



Álvaro Máximo Pacheco Sardinha

Formação em Direito e Economia do Mar

Ações de curta duração

Projeto com vista à obtenção do grau de Mestre em Direito
e Economia do Mar: a Governação do Mar

Orientador:

Doutor Fernando Horta Tavares

Professor da Faculdade de Direito da Universidade Nova de Lisboa

Setembro 2019



Álvaro Máximo Pacheco Sardinha

Formação em Direito e Economia do Mar

Ações de curta duração

Projeto com vista à obtenção do grau de Mestre em Direito
e Economia do Mar: a Governação do Mar

Orientador:

Doutor Fernando Horta Tavares

Professor da Faculdade de Direito da Universidade Nova de Lisboa

Setembro 2019

Declaração de compromisso antiplágio

Declaro, por minha honra, que o projeto que apresento é original, da minha exclusiva autoria, e que toda a utilização de contribuições ou textos alheios está devidamente referenciada. Tenho consciência de que a utilização de elementos alheios não identificados constitui grave falta ética e disciplinar.

Dedicatória

Dedico este projeto a dois planetas, Ana e Paula, habitados por uma espécie de humanos gigantes em amor, carinho e sensatez. São a minha verdadeira casa, o ninho onde repouso as minhas asas e confio os meus sonhos.

Agradecimentos

Apresento o meu sincero e profundo agradecimento ao Professor Doutor Fernando Horta Tavares, meu Mestre em Humanidade e em Direito do Mar. As suas palavras e os seus silêncios, a sua harmonia e a sua liderança, a sua visão e a sua sabedoria, constituem os verdadeiros pilares deste trabalho. Se o meu nome assina a escrita do projeto, o seu nome assina a razão de este existir. Obrigado Mestre!

Índice

Conteúdo

| | |
|---|-----------|
| Declaração de compromisso antiplágio | iii |
| Dedicatória | iv |
| Agradecimentos | v |
| Índice | vi |
| Modo de citar e outras convenções | ix |
| Lista de abreviaturas | x |
| Declaração de número de caracteres | xiii |
| Resumo | xiv |
| Abstract | xv |
| 1. INTRODUÇÃO | 1 |
| 2. ENQUADRAMENTO DO PROJETO | 3 |
| 2.1 DEFINIÇÃO DE ECONOMIA DO MAR | 3 |
| 2.2 POTENCIAL DE DESENVOLVIMENTO DA ECONOMIA DO MAR | 6 |
| 3. PLANO DE FORMAÇÃO | 12 |
| 3.1 ECONOMIA DO MAR E ECONOMIA AZUL | 14 |
| 3.1.1 O que é a economia azul? | 14 |
| 3.1.2 Classificação das atividades económicas | 17 |
| 3.1.3 Conta Satélite do Mar | 18 |
| 3.1.4 Comparação de dados | 20 |
| 3.2 POLÍTICA E ESTRATÉGIA DO MAR EM PORTUGAL | 21 |
| 3.2.1 Políticas Públicas | 21 |
| 3.2.2 Os últimos 25 anos e a visão para o futuro | 24 |
| 3.2.3 A Estratégia Nacional para o Mar e o Plano de Ação Mar-Portugal | 35 |
| 3.2.4 Apoio ao investimento | 38 |
| 3.3 IDENTIDADE MARÍTIMA E COMUNICAÇÃO DO MAR | 41 |
| 3.3.1 Importância da comunicação | 41 |
| 3.3.2 Identidade marítima | 43 |
| 3.3.3 Comunicação estratégica | 45 |
| 3.3.4 Públicos-alvo e objetivos da comunicação | 46 |
| 3.4 DIREITO DO MAR | 48 |
| 3.4.1 Evolução histórica do Direito do mar | 48 |
| 3.4.2 Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM) | 51 |
| 3.4.3 Espaços e fronteiras marítimas | 54 |

| | |
|---|------------|
| 3.4.4 Solução de controvérsias | 58 |
| 3.5 DIREITO MARÍTIMO | 62 |
| 3.5.1 Evolução histórica do Direito marítimo | 62 |
| 3.5.2 Organização Marítima Internacional (IMO) | 63 |
| 3.5.3 Convenções Internacionais | 64 |
| 3.5.3.1 Convenção SOLAS | 64 |
| 3.5.3.2 Convenção MARPOL..... | 66 |
| 3.5.3.3 Convenção STCW | 67 |
| 3.5.3.4 Convenção STCW-F | 69 |
| 3.5.3.5 Convenção MLC | 71 |
| 3.5.3.6 Convenção ILO 188 | 72 |
| 3.5.4 Administração e fiscalização marítima | 73 |
| 3.6 LITERACIA DO OCEANO E ENSINO DO MAR | 76 |
| 3.6.1 Definição de literacia do oceano..... | 76 |
| 3.6.2 Ferramentas de literacia do oceano | 79 |
| 3.6.3 Ensino superior de Direito e economia do mar | 84 |
| 3.7 DIREITO E ECONOMIA DO MAR NA UNIÃO EUROPEIA | 86 |
| 3.7.1 Revisão histórica | 86 |
| 3.7.2 Direito da União Europeia | 89 |
| 3.7.2.1 Delimitação de competências | 90 |
| 3.7.3 Política comum das pescas (PCP)..... | 92 |
| 3.7.3.1 Acesso às águas e aos recursos | 93 |
| 3.7.3.2 Controlo e aplicação de regulamentação | 94 |
| 3.7.3.3 Ajudas estruturais ao setor das pescas | 95 |
| 3.7.3.4 Relações internacionais em matéria de pescas | 96 |
| 3.7.4 Política marítima integrada (PMI) | 98 |
| 3.8 ORDENAMENTO DO ESPAÇO MARÍTIMO | 101 |
| 3.8.1 Ordenamento do espaço marítimo na União Europeia..... | 102 |
| 3.8.2 Ordenamento do espaço marítimo nacional | 103 |
| 3.8.3 Plano de situação do ordenamento do espaço marítimo (PSOEM) | 107 |
| 3.8.4 Áreas marinhas protegidas (AMP) | 108 |
| 4. ESTRATÉGIA E IMPLEMENTAÇÃO..... | 113 |
| 4.1 VISÃO, MISSÃO, OBJETIVOS ORGANIZACIONAIS | 113 |
| 4.1.1 Mercados-alvo da organização | 114 |
| 4.1.2 Estrutura de preços | 115 |

| | |
|---|------------|
| 4.2. PLANO DE COMUNICAÇÃO ESTRATÉGICA..... | 116 |
| 4.2.1 Objetivos da comunicação | 116 |
| 4.2.2 Públicos-alvo da comunicação | 117 |
| 4.2.3 Comunicação digital..... | 118 |
| 4.3. IMPLEMENTAÇÃO DO PROJETO | 120 |
| 4.3.1 Iniciativa empresarial | 120 |
| 4.3.2 Comunicação da formação | 120 |
| 4.3.3 Realização da formação..... | 122 |
| 4.3.4 Pós-formação..... | 125 |
| 5. CONCLUSÕES | 126 |
| BIBLIOGRAFIA..... | 132 |
| APÊNDICES | 148 |
| APÊNDICE I – Quantificação de mercados-alvo..... | 148 |
| APÊNDICE II – Testemunhos de alunos | 153 |
| APÊNDICE III – Plano de Comunicação Estratégica Digital | 157 |
| ANEXOS..... | 172 |
| ANEXO I – Classificação de atividades na economia do mar..... | 172 |
| ANEXO II – Ameaças à sustentabilidade da economia do mar..... | 177 |
| ANEXO III – Dissertação / Projeto / Estágios - Conceitos..... | 179 |

Modo de citar e outras convenções

Na bibliografia final encontram-se todas as obras e fontes citadas no texto, seguindo as Normas Portuguesas NP n.º 405-1 e 405-4 do Instituto Português da Qualidade, sistema harmonizado com a Norma ISO 690. As traduções são do autor. Todas as abreviaturas utilizadas no texto encontram-se devidamente identificadas na lista de abreviaturas.

Procurando facilitar a leitura do presente documento, a designação “Mestrado em Direito e Economia do Mar: a Governação do Mar”, é simplificada nos textos apresentados, para a expressão “mestrado em Direito e Economia do Mar”. O referido mestrado em Direito e Economia do Mar, é lecionado na Faculdade de Direito da Universidade Nova de Lisboa (FD-UNL).

Lista de abreviaturas

| | |
|---------|--|
| AMP | Área Marinha Protegida |
| MPA | <i>Marine Protected Area</i> |
| CEO | Chief Executive Officer |
| CIAM | Comissão Interministerial para os Assuntos do Mar |
| CIM | Comunicação Integrada de Marketing |
| CIO | Comunicação Integrada Organizacional |
| CNUDM | Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar |
| UNCLOS | <i>United Nations Convention on the Law of the Sea</i> |
| CLPC | Comissão de Limites da Plataforma Continental |
| CLCS | <i>Commission on the Limits of the Continental Shelf</i> |
| CN | Contas Nacionais |
| CPLP | Comunidade dos Países de Língua Portuguesa |
| CRM | <i>Customer Relationship Management</i> |
| CSM | Conta Satélite do Mar |
| CST | Conta Satélite do Turismo |
| DGAEP | Direção-Geral da Administração e do Emprego Público |
| DG MARE | <i>Directorate-General for Maritime Affairs and Fisheries</i> Direção-Geral dos Assuntos Marítimos e das Pescas |
| DGPM | Direção-Geral de Política do Mar |
| EC | <i>European Commission</i> |
| CE | Comissão Europeia |
| EIU | <i>The Economist Intelligence Unit</i> |
| EMB | <i>European Marine Board</i> |
| EMSA | <i>European Maritime Safety Agency</i> Agência Europeia de Segurança Marítima |
| ENM | Estratégia Nacional para o Mar |

| | |
|------------|--|
| EU | <i>European Union</i> |
| UE | União Europeia |
| EUA | Estados Unidos da América |
| FAO | <i>Food and Agriculture Organization of the United Nations</i> Organização das Nações Unidas para a Alimentação e a Agricultura |
| FD-UNL | Faculdade de Direito da Universidade Nova de Lisboa |
| GOC | <i>Global Ocean Commission</i> |
| ICZM | <i>Integrated Coastal Zone Management</i> |
| INE | Instituto Nacional de Estatística |
| IMO | <i>International Maritime Organization</i> |
| OMI | Organização Marítima Internacional |
| IOC/UNESCO | <i>The Intergovernmental Oceanographic Commission of UNESCO</i> Comissão Oceanográfica Intergovernamental da UNESCO |
| ISA | <i>International Seabed Authority</i> Autoridade Internacional para os Fundos Marinhos |
| IUU | <i>Illegal, Unreported and Unregulated fishing</i> |
| INN | Pesca Ilegal, Não reportada e Não regulamentada |
| KPI | <i>Key Performance Indicator</i> |
| MSP | Marine Spatial Planning |
| NOAA | <i>National Oceanic and Atmospheric Administration</i> |
| OECD | <i>Organization for Economic Cooperation and Development</i> |
| OCDE | Organização de Cooperação e de Desenvolvimento Económico |
| ODS | Objetivos de Desenvolvimento Sustentável da ONU |
| SDG | <i>UN Sustainable Development Goals</i> |
| ONG | Organização Não-Governamental |
| ONU | Organização das Nações Unidas |
| ORGP | Organizações Regionais de Gestão da Pesca |
| RFMO | <i>Regional Fisheries Management Organisations</i> |

| | |
|--------|---|
| PCP | Política Comum das Pescas |
| PIP | Projeto de Intervenção Pedagógica |
| PME | Pequena ou Média Empresa |
| PMI | Política Marítima Integrada |
| PWC | PricewaterhouseCoopers |
| PSOEM | Plano de Situação do Ordenamento do Espaço Marítimo |
| RSC | Responsabilidade Social Corporativa |
| SCNP | Sistema de Contas Nacionais Portuguesas |
| SFMS | Sociedade Francisco Manuel dos Santos |
| TIDM | Tribunal Internacional do Direito do Mar |
| ITLOS | <i>International Tribunal for the Law of the Sea</i> |
| TIJ | Tribunal Internacional de Justiça |
| ICJ | <i>International Court of Justice</i> |
| TPA | Tribunal Permanente de Arbitragem |
| PCA | <i>Permanent Court of Arbitration</i> |
| UNESCO | <i>United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization</i> Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura |
| VAB | Valor Acrescentado Bruto |

Declaração de número de carateres

O presente projeto, incluindo espaços e notas, ocupa um total de:

- 55876 palavras
- 320642 carateres

Resumo

Este projeto representa uma iniciativa empresarial, cuja missão consiste em reunir o conhecimento fundamental do oceano, adquirido na academia e em investigação contínua, e promover a sua transmissão a públicos-alvo onde o mesmo é valorizado e útil.

Não é segredo - o oceano vai ser uma força económica este século, oferecendo vastas oportunidades de emprego, inovação e investimento. O século XXI é já conhecido como o século azul, dado o potencial de crescimento da economia do mar. Porém, o desenvolvimento preconizado depende do nível de conhecimento de Direito e economia do mar, factor crítico de sucesso para a utilização e exploração sustentável do oceano.

A combinação do conhecimento do oceano com recursos humanos, científicos e financeiros, constitui um acelerador do crescimento da economia do mar, razão pela qual é prioritário promover a reunião destes factores. Realizar ações de formação em Direito e economia do mar, de curta duração e com mobilidade geográfica, aproximando o oceano e as pessoas através do conhecimento, constitui uma importante chave para informar e inspirar carreiras azuis, capacitar profissionais e captar investimento.

A comunicação da iniciativa empresarial é também considerada um fator crítico para o seu sucesso, pelo que é dada particular importância ao desenvolvimento de um plano de comunicação estratégica digital.

Palavras Chave: Direito do Mar; Direito Marítimo; Economia do Mar; Economia Azul.

Abstract

This project represents a business initiative, whose mission consists on gathering the fundamental knowledge of the ocean, acquired in academy and continuous research, and promote its transmission to target audiences where it is valued and useful.

It is no secret - the ocean will be an economic force this century, offering vast opportunities for employment, innovation and investment. The 21st century is already known as the blue century, given the growth potential of the sea economy. However, the development advocated depends on the level of knowledge of law and economy of the sea, a critical success factor for the use and sustainable exploitation of the ocean.

The combination of ocean knowledge with human, scientific and financial resources, accelerates the growth of the sea economy. For this reason, it is a priority to promote the meeting of these factors. Perform law and economy of the sea training, in short-term and geographically mobile events, bringing the ocean and people closer together through knowledge, is an important key to inform and inspire blue careers, train professionals and attract investment.

Communication of this business initiative is also considered a critical factor for its success, and particular importance is given to the development of a digital strategic communication plan.

Keywords: Law of the Sea; Maritime Law; Sea Economy; Blue Economy.

1. INTRODUÇÃO

O presente projeto de mestrado caracteriza uma iniciativa empresarial, cujo objetivo geral consiste em promover a transmissão de conhecimento relacionado com o Direito e a economia do mar, a públicos-alvo previamente definidos e delimitados. Pretende-se alcançar este objetivo através da realização de ações de formação de curta duração, em qualquer parte do mundo.

O tema escolhido para o projeto - Formação em Direito e economia do mar, ações móveis de curta duração - resulta do conhecimento adquirido no ano curricular do Mestrado em Direito e Economia do Mar – a Governação do Mar, e da contínua pesquisa e desenvolvimento de conhecimento relacionado, através da leitura de várias publicações, estudos, relatórios e da participação em eventos. Resulta, também, da constatação de que o conhecimento de Direito e economia do mar é essencial para o crescimento da economia e emprego no setor marinho, promovendo a exploração sustentável dos recursos vivos e não vivos do oceano, e a manutenção saudável dos seus ecossistemas.

A transmissão de conhecimento de Direito e economia do mar, em ações de formação de curta duração e em qualquer ponto do mundo, apresenta-se assim como um projeto potenciador da aproximação das pessoas ao oceano. Os efeitos da aproximação que se pretende promover são diferenciados consoante os públicos-alvo alcançados, identificando-se três potenciais resultados:

- Captação de novos alunos para o ensino marinho e marítimo;
- Capacitação de profissionais em atividades ligadas à economia do mar;
- Promoção do investimento na economia do mar.

A importância desta iniciativa, a sua utilidade e o valor reconhecido pelos públicos-alvo a que se destina, constitui uma hipótese a testar. A metodologia para a sua validação assenta em fases distintas e sequenciais, que se identificam:

- Construção de um plano de formação, estrutura modular e respetivos conteúdos;
- Definição da estratégia organizacional para gestão e coordenação da formação;
- Definição de um plano de comunicação estratégica para divulgação da formação;
- Realização de ações de formação e avaliação de resultados.

O presente projeto encontra-se estruturado em seis capítulos, com informação organizada em seções e subseções.

O primeiro capítulo apresenta e delimita o tema do projeto, identificando as razões para a sua escolha. Introduz uma referência sumária às ideias-chave e uma indicação sequencial da sua apresentação.

O segundo capítulo enquadra a definição de economia do mar, a quantificação do seu valor em termos de riqueza e empregos gerados, e o seu potencial de crescimento e desenvolvimento sustentável, nos planos social, ambiental e económico.

O terceiro capítulo apresenta um plano de formação, estruturado em vários módulos e incluindo os respetivos conteúdos. O plano de formação é constituído por oito módulos: (1) Economia do mar e economia azul; (2) Política e estratégia do mar em Portugal; (3) Comunicação estratégica do mar; (4) Direito do mar; (5) Direito marítimo; (6) Literacia do oceano e ensino do mar; (7) Direito e economia do mar na União Europeia; e (8) Ordenamento do espaço marítimo.

O quarto capítulo apresenta a estratégia de uma unidade empresarial, de natureza privada na forma de sociedade por quotas. Esta empresa, já em atividade, é responsável pela gestão e coordenação das atividades de formação. A estratégia organizacional inclui a definição da visão, missão e bases de um plano de comunicação estratégica digital. É também apresentado um relatório de implementação do projeto, incluindo as quatro ações piloto de formação realizadas, desde o início do projeto em 1 de julho de 2018.

Finalmente, no quinto capítulo são apresentadas as conclusões do projeto e identificados os passos seguintes para a continuidade da atividade de formação, a nível de inovação e desenvolvimento de novos serviços, candidatura a financiamento externo, estabelecimento de parcerias, entre outros.

O projeto inclui ainda três apêndices, onde se apresenta informação complementar sobre alguns temas abordados. Esta informação é considerada de elevada especificidade, razão pela qual não foi integrada no corpo central do projeto, facilitando assim a interpretação do mesmo. São também incluídos três anexos, com informação complementar, sendo esta considerada relevante para a análise e sustentação do projeto.

Importa ainda salientar, que a empresa criada no âmbito do presente projeto se encontra em atividade contínua, desenvolvendo novos serviços/produtos, explorando novos mercados e estudando novas abordagens de modelo empresarial. Um modelo de formação à distância, em formato e-learning, encontra-se já em construção; um modelo de negócio baseado em patrocínios está igualmente em fase de implementação.

2. ENQUADRAMENTO DO PROJETO

Estabelece-se a hipótese de existir uma oportunidade empresarial, economicamente viável e sustentável, de transmitir conhecimento de Direito e economia do mar em ações de formação de curta duração, em qualquer ponto do mundo.

Pretende-se, neste capítulo, identificar e justificar o valor económico, social e ambiental, resultante da realização das referidas ações de formação. Para o efeito é analisado o potencial de desenvolvimento da economia do mar, com impacto positivo na geração de riqueza e criação de emprego. São também analisados alguns fatores relacionados com a sustentabilidade da economia do mar, nomeadamente os recursos humanos, o conhecimento científico, e os desafios que ameaçam a saúde do oceano e dos seus ecossistemas.

Como ponto de partida reconhece-se, por senso comum, que o conhecimento e as competências técnicas e sociais, conferem ao ser humano a capacidade de interagir, inovar e promover o desenvolvimento das sociedades. Seguindo este princípio, revela-se fundamental o incentivo à produção de conhecimento e a promoção da sua transmissão a setores alargados das comunidades, ultrapassando os limites das instituições, nomeadamente a academia, a indústria e a governação.

2.1 DEFINIÇÃO DE ECONOMIA DO MAR

Não existe ainda uma definição universalmente aceite sobre o conceito de economia do mar. A diferente terminologia associada aos oceanos e utilizada nos vários países, não ajuda, sendo comum confundirem-se termos como “oceano”, “mar”, “marítimo”, “marinho”. Porém, apesar das diferenças de definições, é aceite de forma generalizada que a economia do mar se refere a atividades económicas, indústrias e produtos que recebem outputs do oceano; a atividades económicas, indústrias e produtos que fornecem bens ou serviços para o oceano; e a atividades económicas que ocorrem no oceano.

Num estudo elaborado pela ECORYS (2012) para a Comissão Europeia - Direção-Geral dos Assuntos Marítimos e das Pescas (DG MARE), é apresentada a seguinte definição:

“The maritime economy consists of all the sectoral and cross-sectoral economic activities related to the oceans, seas and coasts. While these activities are often

geographically specific, this definition also includes the closest direct and indirect supporting activities necessary for the functioning of the maritime economic sectors.

These activities can be located anywhere, also in landlocked countries.” (p.8)

Neste estudo são consideradas e apresentadas (p. 13-17) vinte e sete atividades económicas relacionadas com a economia do mar, agrupadas em seis blocos: (1) Comércio marítimo e transporte; (2) Alimentação, nutrição e saúde; (3) Energia e matérias-primas; (4) Vida, trabalho e lazer nas regiões costeiras e no mar; (5) Proteção costeira e desenvolvimento da natureza; e (6) Proteção (*security*) marítima¹.

Dois anos mais tarde, Park (2014) publicou um estudo no qual procurou estabelecer uma classificação uniforme para a economia do oceano, e onde apresentou a seguinte definição:

“The ocean economy is defined as economic activities that take place in the ocean, receive outputs from the ocean, and provide goods and services to the ocean. In other words, the ocean economy can be defined as the economic activities that directly or indirectly take place in the ocean, use the ocean’s outputs, and put the goods and services into the ocean’s activities.” (p.6)

Neste estudo (Park, 2014, p. 21) é proposto um sistema de classificação das atividades da economia do oceano, assente em quarenta e seis categorias agrupadas em doze setores: (1) pescas; (2) mineração marinha; (3) petróleo e gás *offshore*; (4) transporte marítimo e portos; (5) lazer marítimo e turismo; (6) construção marítima; (7) fabricação de equipamentos marítimos; (8) construção e reparação de navios; (9) serviços de negócios marítimos; (10) I&D marinho e educação; (11) administração marítima; e (12) outros².

Em abril de 2016, a Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico (OCDE), publicou um relatório intitulado *The Ocean Economy in 2030*, no qual adotou a seguinte definição: “The ocean economy can be defined as the sum of the economic activities of ocean-based industries, and the assets, goods and services of marine ecosystems.” (OCDE, 2016, p. 22). No mesmo relatório, acrescenta que as indústrias do mar podem ser divididas (ver figura 1) em fluxos de mercado e serviços (*market flows and services*), e reservas de capital físico (*physical capital stock*). Os ecossistemas marinhos incluem os seus fluxos e serviços não comerciais (*non-market flows and services*), e os ativos de capital natural (*natural capital assets*). Em muitos casos, os

¹ Apresentação detalhada dos 6 blocos e das 27 atividades no ANEXO I

² Apresentação detalhada das 46 categorias e dos 12 setores, no ANEXO I

ecossistemas marinhos fornecem insumos intermédios para as indústrias do mar. Um exemplo são os recifes de corais, que fornecem abrigo e habitat para viveiros de peixes e recursos genéticos únicos, ao mesmo tempo que fornecem valor recreativo para o turismo marítimo. Inversamente, as indústrias do mar podem ter impacto na saúde dos ecossistemas marinhos, por exemplo através da descarga de resíduos dos navios ou da poluição por derrames de hidrocarbonetos.

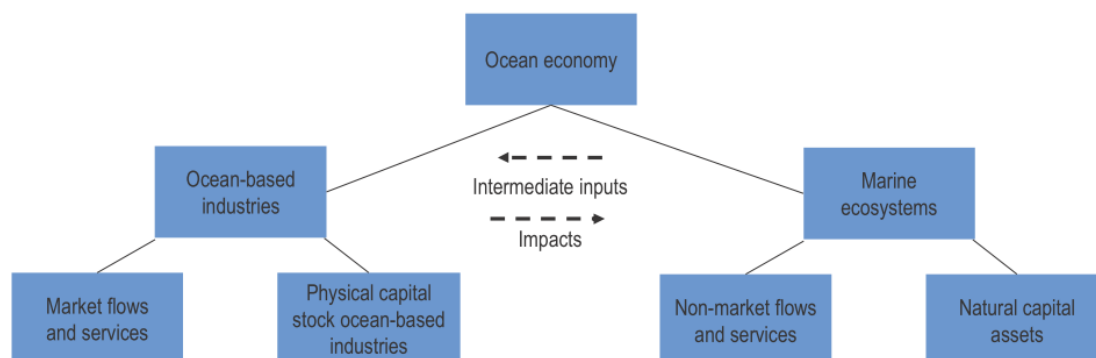


Figura 1 - Conceito de Economia do Oceano. Fonte: (OCDE, 2016, p. 22)

Relativamente aos setores de atividade da economia do oceano, neste relatório foram consideradas vinte atividades agrupadas em dois blocos (OECD, 2016, p. 46-48), que se detalham dada a sua relevância e atualidade:

Bloco 1 - Atividades estabelecidas: (1) pesca de captura; (2) processamento de produtos do mar; (3) transporte marítimo (não incluindo navios de cruzeiros); (4) portos; (5) construção e reparação naval; (6) petróleo e gás offshore em águas pouco profundas; (7) fabrico e construção marítima; (8) turismo marítimo e costeiro (inclui turismo em cruzeiros); (9) serviços de negócios marítimos; (10) I&D marinho e educação; e (11) dragagens.

Bloco 2 - Atividades emergentes: (1) aquicultura marinha; (2) petróleo e gás offshore em águas profundas e ultra-profundas; (3) energia eólica offshore; (4) energia renovável oceânica; (5) mineração marinha; (6) segurança e vigilância marítima; (7) biotecnologia marinha; (8) produtos e serviços marinhos de alta tecnologia; e (9) outros³.

³ Apresentação do texto original das 20 atividades e 2 blocos, no ANEXO I

Em junho de 2016, o Instituto Nacional de Estatística (INE) publicou um destaque da Conta Satélite do Mar Nacional (CSM), no qual foi adotada a seguinte definição para a economia do mar: “Conjunto de atividades económicas que se realizam no mar e de outras que, não se realizando no mar, dependem do mar, incluindo o capital natural marinho e os serviços não transacionáveis dos ecossistemas marinhos.” (p. 14).

O conjunto de atividades económicas referido, enquadrado na Estratégia Nacional para o Mar 2013-2020 (Governo de Portugal, 2014), incluiu nove agrupamentos, que igualmente se detalham dada a sua relevância e atualidade: (1) pesca, aquicultura, transformação e comercialização dos seus produtos; (2) recursos marinhos não vivos; (3) portos, transportes e logística (inclui turismo de cruzeiros); (4) recreio, desporto, cultura e turismo; (5) construção, manutenção e reparação navais; (6) equipamento marítimo; (7) infraestruturas e obras marítimas; (8) serviços marítimos; e (9) novos usos e recursos do mar.

2.2 POTENCIAL DE DESENVOLVIMENTO DA ECONOMIA DO MAR

O oceano vai ser uma força económica este século (EIU The Economist Intelligence Unit, 2016, p. 8). O oceano foi, no século passado, por ausência de tecnologia apropriada e de meios, uma área protegida de várias atividades. O potencial de crescimento é elevado, perspetivando-se, de forma conservadora, a duplicação do valor da atividade económica no mar até 2030, de 1,5 para 3 triliões de USD (OCDE, 2016, p. 13).

Com um crescimento estimado da população mundial, dos atuais 7,6 para cerca de 9,6 mil milhões de habitantes até 2050 (Patil et al., 2016, p. 24), estima-se igualmente que a economia do mar irá crescer rapidamente, à medida que os países recorram cada vez mais a este meio em busca de alimentos, energia, medicamentos e outros produtos e serviços (Patil et al., 2016, p. 11). Os seus consumos, incluindo a alimentação, energia, saúde, conforto, tecnologia, entre outros, e a necessidade de regulação em geral e o ordenamento territorial em particular, levam a um olhar atento para o potencial em inovação, tecnologia e recursos (vivos e não vivos), que o oceano encerra.

Tendências do mercado com impacto na Economia do Mar

Em 2016 entrou em vigor a resolução da Organização das Nações Unidas (ONU) intitulada “Transformar o nosso mundo: Agenda 2030 de Desenvolvimento Sustentável”,

constituída por dezasete Objetivos. Um deles, o Objetivo de Desenvolvimento Sustentável (ODS) 14⁴, foca-se na proteção da vida marinha, nomeadamente na conservação e uso de forma sustentável do oceano, dos mares e dos recursos marinhos. As metas definidas neste importante e global Objetivo, estabelecem claras tendências com impacto na economia do mar nos próximos anos.

São assim de esperar fortes desenvolvimentos nos domínios da prevenção e redução da poluição marítima de todos os tipos; na gestão sustentável e proteção dos ecossistemas marinhos e costeiros; na regulação da extração de recursos vivos, combatendo a sobrepesca, e a pesca ilegal, não reportada e não regulamentada (*IUU - Illegal, unreported and unregulated fishing*) e as práticas de pesca destrutivas; na implementação de planos de gestão com base científica; na conservação de pelo menos 10% das zonas costeiras e marinhas (criação de áreas marinha protegidas); na proibição de subsídios à pesca que contribuam para a sobrecapacidade e a sobrepesca; no aumento do conhecimento científico, desenvolvendo capacidades de investigação e transferência de tecnologia marinha; e na conservação e uso sustentável do oceano e dos seus recursos, através da implementação do Direito internacional, como refletido na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM).

Por outro lado, a OCDE apresenta também várias tendências relacionadas com a atividade comercial e o emprego em algumas indústrias da economia do mar, expressando que o potencial de longo prazo para inovação, criação de emprego e crescimento económico oferecido é impressionante (OCDE, 2016, p. 31-32, 205, 214). Em particular, é esperado um elevado crescimento económico nos setores da aquicultura marinha, energia eólica offshore, processamento de pescado e nas atividades portuárias. Alguns setores emergentes apresentam um potencial significativo a longo prazo, mas sem alcançar economia de escala nos tempos mais próximos. É o caso das energias renováveis oceânicas relacionadas com as ondas e marés, a mineração no mar profundo, a biotecnologia marinha e a captura e armazenamento de carbono. Acrescenta-se ainda a perspetiva de crescimento moderado no setor das pescas (captura) e no setor do petróleo e gás offshore.

⁴ ONU - *Goal 14: Conserve and sustainably use the oceans, seas and marine resources* [Em linha]. [Consult. 26 mai. 2019]. Disponível em WWW: [URL:https://www.un.org/sustainabledevelopment/oceans/](https://www.un.org/sustainabledevelopment/oceans/)>. Também disponível em WWW: [URL:https://sustainabledevelopment.un.org/](https://sustainabledevelopment.un.org/)>.

São também esperados fortes desenvolvimentos a nível científico e tecnológico, nomeadamente nas áreas de materiais avançados, engenharia subaquática, sensores e imagiologia, satélites, análise *big data*, sistemas autónomos, biotecnologia e nanotecnologia (OCDE, 2016, p. 121). Será particularmente relevante o fomento de uma maior cooperação internacional em ciência e tecnologia marítima, como meio de estimular a inovação e fortalecer o desenvolvimento sustentável da economia oceânica. Esta cooperação será estabelecida quer a nível intergovernamental, quer a nível da criação de redes internacionais de colaboração e partilha de informação, através de centros de inovação, centros de excelência, incubadoras, e outras iniciativas (OCDE, 2016, p. 14).

Será também fortalecida a gestão integrada do Oceano, nomeadamente através de plataformas de gestão de zonas costeiras (*ICZM Integrated Coastal Zone Management*), de ordenamento do espaço marítimo (*MSP Marine Spatial Planning*), e de áreas marinhas protegidas (*MPA Marine Protected Areas*). Para realizar o seu potencial, o oceano deve ser analisado e gerido como um sistema económico único, e não como uma coleção de áreas e de setores fragmentados (OCDE, 2016, p. 226).

Recursos humanos na economia do mar

O crescimento da economia do mar tem implicações ao nível da empregabilidade, prevendo-se um crescimento do número de postos de trabalho, de 31 milhões de pessoas em 2010, para mais de 40 milhões em 2030 (OCDE, 2016, p. 24, 31). É igualmente reconhecida a necessidade de estabelecer uma nova cultura na formação e ensino, nas áreas marinha e marítima. Efetivamente, o desejado crescimento da economia do mar não será alcançado sem competências, conhecimento e pessoas qualificadas, pelo que este tema se posiciona, claramente, como uma importante tendência para o futuro. “If the ocean economy of the future is to be skills and knowledge based, then more of an effort must be made to link academia with industry.” (OCDE, 2016, p. 138).

É também reconhecido que o crescimento da economia do mar necessita do suporte da educação e investigação, sendo necessária uma força de trabalho qualificada. (EMB European Marine Board, 2018, p. 4). A formação é assim uma parte fundamental do motor que impulsionará a inovação, a sustentabilidade e o desenvolvimento tecnológico nos setores marítimos. O EMB apresenta várias recomendações, para o crescimento do número de recursos humanos qualificados para o setor marinho e marítimo, das quais se destacam as seguintes (EMB, 2018: p. 6, 38, 39):

- Desenvolver conteúdos de formação, envolvendo toda a comunidade marinha, nomeadamente a academia, governo (política e financiamento) e a indústria. Neste ponto é sugerida a promoção de *Ocean Schools* e a aprendizagem contínua ao longo da vida;

- Maximizar a captação de estudantes e profissionais para formação pós-graduada marinha e para as carreiras no setor marítimo e marinho. Neste ponto é sugerida a comunicação das oportunidades de ensino e de carreiras, a estudantes do ensino superior, finalistas e respetivas redes sociais.

Refere ainda que os atores responsáveis pela implementação das recomendações incluem a academia, a governação e o setor privado, entre outras entidades e organizações.

Ainda sobre o tema dos recursos humanos qualificados, um relatório publicado pela consultora global PWC (2018, p. 11-12) sublinha:

“Existem, pelo menos, três elementos essenciais para implementar uma abordagem integrada: um *governance* adequado, pessoas bem preparadas e tecnologia e equipamento específicos (...) A dimensão humana (pessoas bem preparadas), centra-se no treino e na formação (...) A nova economia do mar requer – e cria – postos de trabalho com um nível de qualificação muito maior, desde engenheiros a cientistas e a informáticos. A necessidade de maior qualificação está também relacionada com o terceiro elemento: a exploração total do potencial do mar requer equipamentos altamente especializados (...)”.

Desafios ao desenvolvimento sustentável da economia do mar

A nível global, o tema da economia do mar tem vindo a conquistar enormes audiências, que discutem as oportunidades e a necessidade de uma gestão integrada do oceano, mas que reconhecem, em simultâneo, a fragilidade dos ecossistemas e da saúde marinha. Se não for travada a degradação do oceano, poderá ser atingido um nível de constrangimentos que afetarão o crescimento das atividades económicas neste meio (GOC Global Ocean Commission, 2014, p. 1). São sublinhadas as ameaças resultantes da sobrepesca e a perda de biodiversidade, expressa pela redução de espécies e a destruição de habitats; o deficiente ordenamento das zonas costeiras; a poluição por plástico e outros

contaminantes, e o impacto das alterações climáticas. A GOC (2014, p. 2) identifica cinco *drivers* de declínio da sustentabilidade do oceano e oito *drivers* para a sua recuperação⁵:

Drivers de declínio do oceano: (1) aumento da procura de recursos; (2) avanços tecnológicos; (3) declínio de *stocks* de peixe; (4) alterações climáticas, perda de biodiversidade e de habitats; (5) fragilidade na governação do alto-mar.

Drivers de recuperação do oceano: (1) Objetivo de Desenvolvimento Sustentável das Nações Unidas para o Oceano; (2) governação do alto-mar; (3) eliminar a sobrepesca e os subsídios a esta atividade; (4) combater a pesca ilegal, não declarada e não regulamentada; (5) manter os plásticos longe do oceano; (6) segurança na exploração de petróleo e gás offshore; (7) monitorização do oceano; (8) criar zonas de regeneração do alto-mar.

O sumário executivo de um estudo recente (Vierres e De Fontaubert, 2017, p. ix), publicado em parceria pelo *World Bank* e por várias organizações das Nações Unidas, resume os principais desafios da economia azul⁶ (*blue economy*), pelo que se justifica a sua transcrição:

“In spite of all its promises, the potential to develop a blue economy is limited by a series of challenges. First and foremost is the need to overcome current economic trends that are rapidly degrading ocean resources through unsustainable extraction of marine resources, physical alterations and destruction of marine and coastal habitats and landscapes, climate change, and marine pollution.

The second set of challenges is the need to invest in the human capital required to harness the employment and development benefits of investing in innovative blue economy sectors.

The third set of challenges relates to strengthening the concept and overcoming inadequate valuation of marine resources and ecosystem services provided by the oceans; isolated sectoral management of activities in the oceans, which makes it difficult to address cumulative impacts; inadequate human, institutional, and technical capacity; underdeveloped and often inadequate planning tools; and lack of full implementation of the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) and relevant conventions and instruments.”

⁵ Apresentação do texto original dos 13 *drivers*, no ANEXO II

⁶ O conceito *blue economy* (economia azul) corresponde, de forma simplificada, a uma economia do mar sustentável. Este tema será abordado de forma detalhada ao longo do projeto.

Conhecimento científico do Oceano

“Science has been, and will continue to be, a powerful driver of economic development in the seas and oceans” (OCDE, 2016, p. 121). O que não se conhece não se gere e o oceano não é exceção. Potenciar o desenvolvimento sustentável da economia do mar exige a compreensão do estado do oceano e mares, agora e no futuro (GOOS Global Ocean Observing System, 2019, p. 4). A OCDE identificou (2016) que apenas 5% do leito do oceano estava mapeado em alta resolução.

“Yet more detailed mapping is a critical tool in many respects: for detecting and observing at finer scales and at greater accuracies the undulations and composition of the seafloor; acquiring more detailed knowledge of entire marine ecosystems; protecting and tracking marine life; identifying natural resources, and regulating subsea resource exploration, extraction and equipment; siting offshore wind farms and marine aquaculture installations; preparing the terrain for hydrocarbon drilling operations and so on.” (OCDE, 2016, p. 37).

O conhecimento do oceano resulta do investimento em investigação e pesquisa científica, incluindo equipamentos, instalações, sistemas de colaboração e de partilha de informação e, claro, equipas multidisciplinares preparadas para recolher, interpretar e processar dados. O conhecimento resultante, se devidamente articulado entre a academia, a indústria e a governação, é o motor da inovação marinha, mas também garante da proteção do oceano, potenciando a geração de riqueza e a criação de postos de trabalho:

“Ocean information supports good policy and provides an evidence base for real-time decision-making, tracking the effectiveness of management actions, and guiding adaptive responses on the pathway to sustainable development. In addition to supporting sustainability, ocean knowledge and information have the power to generate profits and jobs in the marine economy.” (GOOS, 2019, p. 6).

3. PLANO DE FORMAÇÃO

Enquadrada a definição de economia do mar e analisado o seu potencial de desenvolvimento sustentável e os respetivos desafios, foi elaborado um plano de formação de curta duração focado nos temas de Direito e economia do mar. A construção deste plano e o desenvolvimento dos conteúdos do mesmo, tiveram como suporte os conhecimentos adquiridos ao longo da parte letiva do mestrado em Direito e Economia do Mar e a contínua aprendizagem mantida até à data.

O plano de formação é constituído por oito módulos. A seleção dos temas teve em conta as necessidades identificadas no mercado, através da leitura de relatórios, estudos e políticas nacionais, e através da auscultação de várias personalidades ligadas à economia do mar. Para cada um dos módulos foram identificados vários subtemas, cujo desenvolvimento constitui o conteúdo nuclear da formação realizada. Poderão ser abordados assuntos complementares aos apresentados, desde que relacionados com os temas estruturais do plano de formação. Esta dinâmica dependerá dos interesses particulares dos formandos, tendo em conta as suas habilitações literárias, as suas competências, e a sua experiência profissional. Apresenta-se de seguida o plano da formação de curta duração em Direito e economia do mar:

(1) Economia do mar e economia azul

- O que é a economia azul
- Classificação das atividades económicas
- Conta Satélite do Mar
- Comparação de dados

(2) Política e estratégia do mar em Portugal

- Políticas públicas
- Os últimos 25 anos e a visão para o futuro
- A Estratégia Nacional para o Mar e o plano de ação Mar-Portugal
- Apoio ao investimento

(3) Comunicar o Direito e a economia do mar

- Identidade marítima
- Comunicação estratégica
- Públicos-alvo e objetivos da comunicação

(4) Direito do Mar

- Evolução histórica do Direito do mar
- Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM)
- Espaços e fronteiras marítimas
- Solução de controvérsias

(5) Direito Marítimo

- Evolução histórica do Direito Marítimo
- Organização Marítima Internacional (IMO)
- Convenções Internacionais
- Administração e fiscalização marítima

(6) Literacia do oceano e ensino do mar

- Definição de literacia do oceano
- Ferramentas de literacia do oceano
- Ensino superior de Direito e economia do mar

(7) Direito e economia do mar na União Europeia

- Revisão histórica
- Direito da União Europeia
- Política comum das pescas (PCP)
- Política marítima integrada (PMI)

(8) Ordenamento do espaço marítimo

- Ordenamento do espaço marítimo na União Europeia
- Ordenamento do espaço marítimo nacional
- Plano de situação do ordenamento do espaço marítimo (PSOEM)
- Áreas marinhas protegidas (AMP)

3.1 ECONOMIA DO MAR E ECONOMIA AZUL

Economia do mar e economia azul são conceitos diferentes, embora comumente considerados idênticos. A definição de economia do mar e a identificação das atividades económicas incluídas foram já apresentadas no segundo capítulo, dispensando-se aqui a sua repetição. No entanto, a abordagem do tema faz parte dos conteúdos apresentados aos formandos.

3.1.1 O que é a economia azul?

Para uma correta definição de economia azul é fundamental a apresentação prévia de alguns conceitos e terminologia associada, nomeadamente o capital natural e os serviços dos ecossistemas.

Capital natural é um conceito que contabiliza, sob a ótica dos custos de produção, o valor dos recursos naturais em relação a um produto ou serviço. A ideia é deixar de considerar tais insumos como ativos gratuitos e passar a fazer uma espécie de valorização/ atribuição de preço aos mesmos, tratando-os como capital, nos mesmos moldes em que são tratadas as outras formas de capital (p.e. humano, financeiro, manufaturado, intelectual e social). Se uma empresa depende da natureza para o seu sucesso, então deve pensar nesses bens naturais como parte do seu capital. Afinal de contas, uma eventual escassez desses recursos irá afetar diretamente a produtividade e a saúde financeira dos negócios, acarretando também riscos para os investidores. “A invisibilidade económica dos recursos naturais gera uma ineficiência na gestão dos mesmos, exclui importantes riscos e oportunidade de negócio da tomada de decisão e põe em causa a estabilidade financeira do setor empresarial.”⁷

Enquanto que as empresas são perfeitamente capazes de identificar e reconhecer a importância dos seus ativos financeiros, o capital natural é frequentemente excluído do sistema económico e contabilístico e, desta maneira, rejeitado nos processos de tomada de decisão em contexto empresarial. A Gulbenkian Oceanos estabelece as seguintes definições (2015, p. 2):

“O capital natural é o stock de ativos naturais (florestas, rios, praias, mares, oceanos, solo, ar, água, entre outros) de onde fluem, direta ou indiretamente, uma série de benefícios, a que chamamos serviços dos ecossistemas.”

⁷ *O capital natural e as empresas* [Em linha]. [Consult. 30 mai. 2019]. Disponível em WWW: [URL:https://gulbenkian.pt/programas/gulbenkian-oceanos/plataforma-capital-natural-azul/](https://gulbenkian.pt/programas/gulbenkian-oceanos/plataforma-capital-natural-azul/)>.

“O capital natural azul é o stock de todos os ativos naturais marinhos e costeiros, tais como as praias, os mares e os oceanos. Para além de ser fundamental para o bem-estar humano, é imprescindível para o crescimento sustentável da Economia do Mar.”

“Os serviços dos ecossistemas marinhos e costeiros incluem alimentos (p.e. peixe), recursos farmacológicos, recursos naturais renováveis para produção de energia (p.e. vento, ondas), combustíveis fósseis, a possibilidade de realizar atividades desportivas, turísticas ou de aventura (p.e. surf, vela, mergulho, observação de aves marinhas ou cetáceos), uma vista para o mar, entre outros. Embora menos perceptíveis, os ecossistemas marinhos e costeiros fornecem uma série de serviços de regulação, tais como a proteção das zonas costeiras contra condições meteorológicas adversas, a regulação da temperatura do ar, a capacidade de sequestro de dióxido de carbono da atmosfera e a produção de oxigénio.”

A economia azul é a contrapartida oceânica da economia verde, um modelo económico baseado no oceano, construído com base em infraestruturas, tecnologia e práticas ambientalmente conscientes, que apoiam e incentivam o desenvolvimento sustentável. A *The Economist Intelligence Unit* (EIU) apresenta a seguinte definição para a economia azul (2015, p. 7):

“Economia azul é uma economia do mar sustentável, resultante do equilíbrio entre a atividade económica e a capacidade de longo prazo dos ecossistemas oceânicos para suportar essa atividade, permanecendo resilientes e saudáveis.”

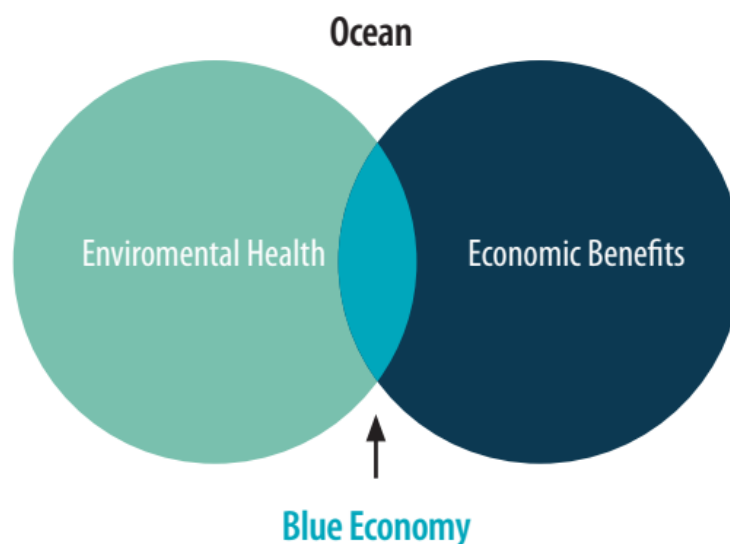


Figura 2 - *Blue Economy Concept*. Fonte: (Patil et al., 2016, p. 43)

A Comissão Europeia (2012, p. 3) apresentou a seguinte definição para economia azul: “A economia azul é composta por diferentes setores interdependentes, que se baseiam em competências comuns e infraestruturas partilhadas (como os portos e as redes de distribuição de eletricidade) e dependem de uma utilização sustentável do mar por parte de todos.” Acrescentou (p. 4) que os referidos setores interdependentes incluíam o turismo costeiro, a exploração offshore de petróleo e gás, o transporte marítimo de longa e curta distância, os barcos de recreio e marinas, os serviços de ferry para passageiros, o turismo de cruzeiros, as pescas, o transporte em águas interiores, a proteção costeira, a energia eólica marinha, o acompanhamento e vigilância, a tecnologia azul, a dessalinização, a extração de agregados, os produtos aquáticos marinhos, a extração de minerais marinhos, e as energias renováveis oceânicas. Sublinhou também que reconhecia a fragilidade do meio marinho, pelo que a economia azul a desenvolver teria de ser sustentável e respeitar as potenciais preocupações ambientais. Reconhecia também a necessidade de envidar esforços para reduzir os impactos ambientais negativos das atividades marítimas, como as emissões de poluentes e a descarga de substâncias nocivas.

No mesmo documento (Comissão Europeia, 2012) apresentou o conceito Crescimento Azul (*Blue Growth*), uma estratégia de longo prazo para aumentar o investimento e promover o desenvolvimento e crescimento sustentável nos setores marinho e marítimo, reconhecendo a importância dos mares e oceanos enquanto motores da economia europeia com grande potencial para a inovação e o crescimento. Para este crescimento foram identificadas cinco cadeias de valor como suscetíveis de gerar emprego e crescimento sustentáveis na economia azul: (1) energia azul; (2) aquicultura; (3) turismo marítimo, costeiro e de cruzeiros; (4) recursos minerais marinhos; e (5) biotecnologia azul.

Num estudo realizado pelo *World Bank* e pelas Nações Unidas (Department of Economic and Social Affairs), Vierros e De Fontaubert (2017, p. vi) acrescentam: “The “blue economy” concept seeks to promote economic growth, social inclusion, and the preservation or improvement of livelihoods while at the same time ensuring environmental sustainability of the oceans and coastal areas.”. Entretanto o *World Bank* apresenta uma infografia na sua plataforma *online*, que inclui a seguinte definição para a

economia azul: "The Blue Economy is sustainable use of ocean resources for economic growth, improved livelihoods and jobs, and ocean ecosystem health."⁸

Muito recentemente, a Direção-Geral dos Assuntos Marítimos e das Pescas (DG MARE), definiu a economia azul como (2019, p. 6): "All economic activities relating to the oceans, seas and coasts. Blue Economy covers a wide range of interlinked established and emerging sectors." Enfatiza igualmente a necessidade de manter o oceano saudável, ajudando a aumentar e a preservar o capital natural de onde os serviços dos ecossistemas têm proveniência (p. 7). Também de acordo com a DG MARE, as atividades consideradas na economia azul são agrupadas em dois blocos (p. 10):

Bloco 1 - Atividades estabelecidas: (1) recursos vivos marinhos - extração e comercialização de recursos vivos marinhos (inclui pescas, aquicultura e indústrias de processamento); (2) recursos não-vivos marinhos - extração de minerais, petróleo e gás offshore; (3) transporte marítimo (inclui turismo em cruzeiros); (4) atividades portuárias - portos, armazenagem e construção de estruturas marítimas; (5) construção e reparação naval; e (6) turismo costeiro.

Bloco 2 – Atividades emergentes e inovadoras: (1) energias azuis – energia eólica offshore e energia do oceano (marés e ondas); (2) bioeconomia e biotecnologia azul; (3) mineração marinha; (4) dessalinização; e (5) defesa marítima.

São ainda consideradas várias outras atividades na economia azul, atribuídas ao setor público responsável pelo oceano e pelo litoral, que incluem (p. 11): (1) proteção ambiental; (2) educação e pesquisa marinha; (3) proteção (*security*) marítima; e (4) ordenamento do território marítimo.

3.1.2 Classificação das atividades económicas

A quantificação do valor gerado por uma determinada economia assenta sobre um sistema de classificação das atividades económicas. Em Portugal é utilizada a Classificação de Atividades Económicas (CAE-Rev.3)⁹, publicada através do Decreto-Lei n.º 381/2007, e elaborada e gerida pelo Instituto Nacional de Estatística (INE). Os objectivos da CAE-Rev.3 são essencialmente estatísticos e a sua nomenclatura de atividades económicas pretende dar resposta aos seguintes objetivos principais:

⁸ *What is the Blue Economy?* [Em linha]. [Consult. 30 abr. 2019]. Disponível em WWW: [URL:https://www.worldbank.org/en/news/infographic/2017/06/06/blue-economy](https://www.worldbank.org/en/news/infographic/2017/06/06/blue-economy)>.

⁹ *CAE Classificação portuguesa das atividades económicas, revisão 3* [Em linha]. [Consult. 30 abr. 2019]. Disponível em WWW: [URL:http://smi.ine.pt/Versao](http://smi.ine.pt/Versao)>.

- Classificação e agrupamento das unidades estatísticas produtoras de bens e serviços (com ou sem fins lucrativos), segundo a atividade económica;
- Organização, de forma coordenada e coerente, da informação estatística económico-social, por ramo de atividade económica, em diversos domínios (produção, emprego, energia, investimento, etc.);
- Comparabilidade estatística a nível nacional, comunitário e mundial.

Este sistema estabelece o quadro das atividades económicas portuguesas, e está harmonizado com a Nomenclatura Estatística das Atividades Económicas na Comunidade Europeia (NACE-Rev.2), no âmbito do Regulamento (CE) nº 1893/2006, do Parlamento Europeu e do Conselho. Está também harmonizada com o sistema de classificação das Nações Unidas - Classificação internacional tipo, por indústria, de todos os ramos de atividade económica (CITA-Rev.4), também identificada como *International Standard Industrial Classification of All Economic Activities* (ISIC Rev.4)¹⁰.

3.1.3 Conta Satélite do Mar

As Contas Satélite fazem parte das Contas Nacionais Portuguesas e estas fazem parte do sistema de Contabilidade Nacional. As Contas Nacionais constituem um conjunto coerente, consistente e integrado de contas, saldos e quadros, baseados em conceitos, definições, classificações e regras de contabilização definidas no Sistema Europeu de Contas Nacionais e Regionais (SEC 2010), que estabelece uma metodologia consistente, sistemática e detalhada para a sua compilação, garantindo a comparabilidade internacional dos resultados.

As Contas Nacionais apresentam um conjunto muito substancial de informação organizada de acordo com princípios económicos e visam refletir o funcionamento da economia. Permitem um registo detalhado e completo das atividades económicas que têm lugar numa economia e das interações estabelecidas entre diferentes agentes económicos e são adequadas para efeitos de análise económica, tomada de decisão e elaboração de políticas¹¹. O Sistema de Contas Nacionais Portuguesas (SCNP) inclui contas satélite, através das quais a relevância das contas nacionais é aumentada, proporcionando um quadro associado à contabilidade central, que permite concentrar sobre um determinado

¹⁰ *ISIC International Standard Industrial Classification of All Economic Activities, Rev. 4* [Em linha]. [Consult. 30 abr. 2019]. Disponível em WWW: [URL:https://unstats.un.org/unsd/classifications/Econ](https://unstats.un.org/unsd/classifications/Econ)>.

¹¹ *Contas Nacionais* [Em linha]. [Consult. 30 abr. 2019]. Disponível em WWW: [URL:https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_cnacionais](https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_cnacionais)>.

domínio ou aspeto da vida económica e social. Exemplos comuns são as contas satélite para o ambiente, o turismo, a saúde e o mar.

De realçar que os valores de determinadas contas podem ser contabilizados em várias contas satélites diferentes, contribuindo para os cálculos de valor acrescentado e de emprego das mesmas. É o caso do turismo costeiro, que é contabilizado na Conta Satélite do Turismo (CST) e na Conta Satélite do Mar (CSM). Efetivamente, as Contas Satélite têm como objetivo ampliar a capacidade de observação de fenómenos particulares, constituindo extensões com maior detalhe das Contas Nacionais (CN).

As Contas Satélite são, algumas vezes, elaboradas em parceria com instituições particularmente orientadas para o estudo dos fenómenos a retratar, procurando assim complementar os métodos estatísticos que o INE domina, com conhecimentos específicos disponíveis nestas instituições. A Conta Satélite do Mar (CSM) para Portugal, resulta de uma das parcerias mencionadas, tendo sido celebrado um Protocolo em 2013, entre o Instituto Nacional de Estatística (INE) e a Direção Geral da Política do Mar (DGPM).

A CSM tem como principais objetivos medir a relevância da Economia do Mar; apoiar a decisão em matéria de coordenação de políticas públicas para o mar; e apoiar a monitorização da Estratégia Nacional para o Mar 2013-2020 (ENM 2013-2020) na componente económica, dando apoio à Comissão Interministerial para os Assuntos do Mar (CIAM). Permite ainda a Portugal, dispor de informação credível e adequada no contexto da Política Marítima Integrada (PMI), e de outros processos em que é determinante informação sobre a economia do mar.

A existência de instrumentos de medição e aferição, e de informação regular sobre o contributo da economia do mar para a economia nacional é crucial, como ferramenta nuclear de apoio e aferição das políticas públicas nestes domínios. De registar que também neste domínio Portugal foi pioneiro e inovador, tendo sido o primeiro país da União Europeia a lançar uma Conta Satélite do Mar.

Em 2016 foram publicados os resultados da análise da Conta Satélite do Mar no período de 2010 a 2013 (INE, 2016), destacando-se a conclusão de que as atividades relacionadas com o mar representaram, em média, 3,1% do valor acrescentado bruto (VAB) e 3,6% do emprego no quadriénio 2010-2013. Foi assim atingido um VAB de € 4,6 mil milhões e 160.766 empregos.

3.1.4 Comparação de dados

A importância crescente em medir a economia do mar não pode ser desprezada. Vários países tentam avaliar este tema baseando-se nas suas necessidades e percepções, não existindo, porém, um modelo comum. Verifica-se, assim, uma enorme diversidade na forma como os diferentes países estruturam e medem a sua economia do mar (Park, 2014, p. 13). Adicionalmente, não existe uma estrutura internacionalmente reconhecida, que oriente e conduza a avaliações da economia do mar dos vários países ou regiões, comparáveis entre si.

Em termos dos setores de atividade considerados na avaliação da economia do mar de cada país, é notável verificar que existe uma enorme diversidade, variando consideravelmente de país para país. O número de categorias de atividades económicas escolhidas pode variar de seis, como no caso dos Estados Unidos, a dezoito no caso do Reino Unido (Park, 2014, p. 14) e a trinta e três no caso do Japão (OECD, 2016, p. 22). Algumas indústrias podem ser excluídas na avaliação da economia do mar num país, mas não em outro. Para complicar ainda mais, existem diferenças significativas entre os países, na definição das classificações e categorias económicas utilizadas. Não existem ainda definições internacionalmente acordadas e terminologia estatística comum, para atividades relacionadas com a economia do mar. Não surpreende, assim, que em diferentes estudos relacionados com a economia do mar, se incluam diferentes setores de atividade dificilmente comparáveis entre si.

Não existindo um modelo padrão para analisar a economia do mar nos diferentes países e regiões, torna-se particularmente difícil monitorizar o desenvolvimento económico e a degradação e regeneração ecológica ao longo do tempo. A formulação de políticas regionais encontra-se de igual forma dificultada. Apesar das dificuldades e limitações identificadas, não deixa de ser relevante apresentar dados da economia azul registados na União Europeia. Assim e relativamente ao ano 2017, os sectores estabelecidos da economia azul da UE empregaram diretamente mais de 4 milhões de pessoas, geraram € 658 mil milhões de volume de negócios de € 180 mil milhões de valor acrescentado bruto (DG MARE, 2019, p. 7). Entretanto a OCDE (2016, p. 13) avalia que, em 2010, a economia global dos oceanos contribuiu com um valor de US\$ 1500 mil milhões, aproximadamente 2,5% do valor acrescentado bruto (VAB) mundial. No mesmo ano o emprego direto em tempo integral na economia do oceano totalizou cerca de 31 milhões de empregos.

3.2 POLÍTICA E ESTRATÉGIA DO MAR EM PORTUGAL

Política e estratégia são conceitos que se completam quando juntos. Entender uma estratégia e plano de ação para a economia do mar, exige perceber o seu enquadramento numa política pública, conhecer a história relacionada, e ter uma visão para o futuro. É este o objetivo do presente capítulo.

3.2.1 Políticas Públicas

A palavra “política” não tem definição simples, razão pela qual a cultura anglo-saxónica a divide em dois termos diferentes, embora amplamente relacionados entre si: *Politics* e *Policies*. Nos países de língua portuguesa, apenas utilizamos a palavra “política”, que pode assim ser interpretada de duas formas diferentes embora complementares.

Por um lado, política é a ciência ou arte de governar, a teoria e a prática da governança (o mesmo que *Politics*)¹². O termo está geralmente associado à autoridade, à vida pública e à governação de um Estado. Inclui as atividades do governo, de membros de organizações legislativas, de organizações públicas ou privadas, e de pessoas que tentam influenciar a maneira como um país é governado. Neste sentido, política (*Politics*) é também a ciência ou arte de ganhar um governo e de manter o controlo sobre o mesmo.

Por outro lado, política pode também representar um conjunto de ideias, um plano, um percurso definido ou um método de ação (o mesmo que *Policy*), selecionado entre várias alternativas e à luz de determinadas condições, para orientar e determinar decisões presentes e futuras. Pode ser visto como um plano global que abrange objetivos gerais, um conjunto de regras ou princípios que orientam as decisões (SEBRAE, 2008). Neste sentido, política pode também ser interpretada como um compromisso ou declaração de intenção, responsabilizando pessoas ou organizações. O termo está também associado à expressão “Políticas Públicas”.

O significado da palavra “política”, depende assim do contexto em que é utilizada. Política do Mar ou Política do Turismo são dois exemplos de políticas públicas.

O desenvolvimento de uma política pública é faseado, incluindo vários passos que constituem o apelidado ciclo de política pública. Este processo é circular e dinâmico

¹² *Politics* [Em linha]. [Consult. 8 mar. 2019]. Disponível em WWW:<URL: <https://www.merriam-webster.com/dictionary/politics>>

podendo seguir um percurso não linear em muitas das suas interações, dado que opera sob condições sociais, políticas e económicas em permanente mudança. Este processo é constituído, de forma geral, pelas fases de (1) formação da agenda; (2) formulação de políticas; (3) tomada de decisões; (4) implementação; e (5) avaliação (SEBRAE, 2018, p. 10). O ciclo de política pública pode ainda ser melhor explicitado desenvolvendo as seguintes fases constituintes:

1. Identificação e definição da situação ou problema (*issue identification*) - O desenvolvimento de um ciclo de política pública inicia-se com a integração de um tema na agenda do governo. Esta ocorre normalmente associada a determinados eventos ou crises, ou por alerta por parte de médias, investigadores, organizações ou grupos de interesses. Nesta fase é fundamental conhecer muito bem qual a situação, a quem afeta, os seus impactos, custos e eventuais benefícios, associados à tomada de ação ou rejeição. Este conhecimento pode ser encontrado nos factos, mas deve ser também procurado na voz de todos os interessados, permitindo a sua expressão e contribuição, num extenso programa de consulta pública e privada.

2. Pesquisa e análise de políticas (*policy analysis*) - Nesta fase a situação ou problema é dividido em partes, percebendo-se as diferentes questões e implicações, recolhendo-se informação que permita aumentar a qualidade das decisões, sendo realizada a avaliação e estudo da formulação, adoção e implementação de um princípio ou curso de ação. Contribuem nesta fase peritos nos temas relevantes, mas também analistas políticos sem especialização nos mesmos, procurando encontrar alternativas políticas que possam produzir novas soluções, e desenvolver ideias e estratégias a seguir. Numa sociedade moderna, sofisticada e interconectada, esta fase requer um cuidadoso estudo sistemático e empírico, qualitativo e quantitativo, amplamente suportado por ciências sociais, incluindo uma análise interdisciplinar (económica, política, cultural, social) em níveis micro, meso e macro, e a análise das interações entre indivíduos, organizações e sistemas. Através da análise de políticas, é possível alcançar uma maior compreensão dos custos e possíveis benefícios, que resultarão da adoção de uma alternativa política específica, ajudando os decisores a escolher opções racionais.

3. Desenvolvimento de instrumentos da política (*policy instruments development*) - Os instrumentos de política pública, também conhecidos por ferramentas de políticas públicas ou instrumentos de governo, constituem os meios e dispositivos fundamentais para a implementação das políticas. Estes instrumentos incluem as estratégias,

mecanismos de incentivos, regulamentos, afetação de recursos e de entidades públicas, comunicação pública, entre outros. “Em suma: definida politicamente uma visão (onde chegar), caberá à estratégia pensar como lá chegar, fazendo uso dos meios adequados.” (Alves, 2018, p. 42).

4. Consulta (*consultation*) - Fase em que são consultados organismos públicos, grupos de interesses, público em geral, etc, procurando recolher inputs de âmbito alargado, de um determinado grupo ou da sociedade em geral.

5. Tomada de decisão (*decision making*) - Esta fase apenas é possível devido ao vasto trabalho de recolha e análise de informação realizado nas fases anteriores, sendo o processo de decisão um processo com características políticas suportado por uma sólida construção de conhecimento e de relações. A decisão é tomada a partir da seleção de uma opção entre várias disponíveis, ou optando por uma ação ou não ação. O grau de abertura do processo de decisão é variável, com mais ou menos intervenientes no mesmo. A qualidade das decisões, apesar da maior boa vontade, é muitas vezes orientada por compromissos e status quo, podendo ser afetada ou condicionada por interesses instalados, que mais procuram proteger inércias perniciosas e direitos insustentáveis, mas adquiridos, do que contribuir para o bem comum e a afirmação de uma nação e do seu povo num todo.

6. Implementação da política pública (*implementation*) - É na implementação da política pública que mais se evidencia que os processos são dinâmicos e não lineares, avançando em várias frentes e a diferentes velocidades, condicionados por situações imprevistas e evolução de outras políticas, nacionais ou internacionais. A eficácia da implementação depende assim das envolventes internas e externas, incluindo a estabilidade política, desenvolvimento económico e o clima social. A eficiência da implementação depende do nível de resistência ou pressão de determinados grupos, da quantidade de atores envolvidos e do seu desempenho. O grau de descentralização da implementação da política, ao nível central, regional e local, pode também constituir um agente acelerador ou retardador do desenvolvimento dos processos.

7. Avaliação da política pública (*policy monitoring and evaluation*) - A monitorização e avaliação da implementação da política pública é absolutamente essencial, para detetar e corrigir eventuais desvios ou aspetos não considerados inicialmente, permitindo identificar “onde estamos” no percurso previamente estabelecido. Trata-se de um processo complexo e detalhado que deve ser permanente e

persistente, tendo em conta que o que não se mede não se conhece; o que não se conhece não se gere; o que não se gere não se melhora. A avaliação pode ser de carácter administrativo, incluindo a análise dos esforços dos vários contribuidores, o desempenho e resultados alcançados, os processos e métodos organizacionais, a eficiência financeira e a eficácia da política. Para o efeito podem ser realizados estudos de benchmarking, análise de KPI (*Key Performance Indicators*) entre outras metodologias. A avaliação pode também revestir-se de carácter informal, incluindo a análise de pareceres favoráveis ou desfavoráveis, por parte de medias, organizações, partidos, grupos de interesse, opinião pública, entre outros.

3.2.2 Os últimos 25 anos e a visão para o futuro

Pensar e construir um futuro relevante e promissor para a economia do mar nacional, implica conhecer as iniciativas e pontos notáveis registados no passado recente, a nível político, legislativo e económico, a nível nacional e internacional. Organizados cronologicamente a partir de 1995, destacam-se de seguida e de forma sumária, os factos mais relevantes:

Dezembro 1995 - Criada a Comissão Mundial Independente sobre os Oceanos (CMIO)

Na sequência de uma proposta apresentada pela delegação de Portugal junto à Comissão Oceanográfica Intergovernamental da UNESCO (IOC-UNESCO), para a organização de uma grande conferência internacional sobre o mar. A iniciativa contou com a aprovação da IOC e foi igualmente acolhida pela UNESCO e pela Assembleia Geral das Nações Unidas. O então Presidente da República de Portugal, Mário Soares, presidiu a esta comissão mundial tendo a mesma sido constituída por várias dezenas de personalidades¹³.

Outubro 1997 – Portugal ratifica a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNDUM)

A Resolução da Assembleia da República n.º 60-B/97 aprova a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, sendo a mesma ratificada pelo Decreto do Presidente da República n.º 67-A/97. A CNUDM é reconhecida como a Constituição do Oceano, uma plataforma de Direito internacional público, unificadora, que despoletou em

¹³ *Comissão Mundial Independente sobre os Oceanos* [Em linha]. [Consult. 16 fev. 2019]. Disponível em WWW: [URL:http://casacomum.org/cc/arquivos?set=e_6560](http://casacomum.org/cc/arquivos?set=e_6560)>.

Portugal uma série de iniciativas relacionadas com a soberania e jurisdição dos espaços marítimos, e o renascer de um pensamento estratégico marítimo e marinho.

Maio a setembro 1998 – Exposição Mundial de Lisboa (Expo 98)

Decorreu em Lisboa de 22 de maio a 30 de setembro de 1998 tendo acolhido, durante 132 dias, cerca de 11 milhões de visitantes. Foi um evento que se enquadrou no regime jurídico das exposições internacionais, definido pelo *Bureau International des Expositions* (BIE), tendo como tema central "Os Oceanos, Um Património para o Futuro". Assinalou a relevância histórica dos descobrimentos portugueses no final do século XV, culminando com a primeira viagem marítima à Índia, realizada por Vasco da Gama em 1498. Promoveu também necessidade de tomar medidas para preservar a saúde do oceano e assegurar a sustentabilidade dos seus recursos, reconhecendo o compromisso com os direitos das gerações vindouras de usufruírem um planeta vivo e equilibrado¹⁴.

10 julho 1998 – Criada a Comissão Oceanográfica Intersectorial do Ministério da Ciência, Tecnologia e Ensino Superior (COI-MCTES)

A Resolução do Conselho de Ministros n.º 88/98 cria a Comissão Oceanográfica Intersectorial, estabelecendo um quadro institucional abrangente, de natureza intersectorial e interdisciplinar, mediante a representação adequada de todas as partes com envolvimento nas diferentes áreas específicas relacionadas com a investigação científica e técnica do oceano e das suas aplicações. Esta comissão viria a ser presidida pelo professor Mário Ruivo.

10 julho 1998 - Instituído o Programa Dinamizador das Ciências e Tecnologias do Mar (PDCTM)

A Resolução do Conselho de Ministros n.º 89/98 institui o Programa Dinamizador das Ciências e Tecnologias do Mar, com um carácter predominantemente interdisciplinar procurando dar resposta a prioridades do ponto de vista científico e aplicado, privilegiando os grandes temas integradores relacionados com o estudo dos processos naturais na zona económica exclusiva e na plataforma continental portuguesa, e as suas interações com a atmosfera e fatores antropogénicos.

10 julho 1998 - Criação da Comissão Interministerial para a Delimitação da Plataforma Continental (CIDPC)

¹⁴ *Expo 98* [Em linha]. [Consult. 30 nov. 2018]. Disponível em WWW: <URL: <http://www.portaldasnacoes.pt/item/expo-98-2/>>.

A Resolução do Conselho de Ministros n.º 90/98 cria a Comissão Interministerial para a Delimitação da Plataforma Continental, com o objetivo de investigar, desenvolver e apresentar uma proposta de delimitação da Plataforma Continental de Portugal. Competiu à comissão conhecer, com adequado detalhe, as características geológicas e hidrográficas do offshore de modo a poder vir a fundamentar a pretensão de Portugal em alargar os limites da sua plataforma continental para além das 200 milhas náuticas, em conformidade com o estipulado no artigo 76.º da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM) e do Acordo Relativo à Aplicação da Parte XI da Convenção (ARAP-XI); definir, com o maior rigor possível, os limites da plataforma continental, para submeter à aprovação pela Comissão de Limites da Plataforma Continental (CLPC), em conformidade com o previsto na Convenção; e adquirir, aplicar e desenvolver novas tecnologias para conhecimento do fundo dos oceanos.

Agosto 1998 – Publicado o Relatório “O Oceano: Nosso Futuro”

Na sequência da proposta apresentada por Portugal, em 1993, à Assembleia Geral das Nações Unidas, foi comemorado o Ano Internacional dos Oceanos tendo sido publicado o relatório da Comissão Mundial Independente para os Oceanos, intitulado “O Oceano: Nosso Futuro” (CMIO, 1998). Neste documento foram apresentadas diversas recomendações à comunidade internacional para a salvaguarda da riqueza dos oceanos, chamando-se a atenção para a sua importância no progresso social e económico do planeta.

Junho 2003 - Criação da Comissão Estratégica dos Oceanos (CEO)

A Resolução do Conselho de Ministros n.º 81/2003 cria a Comissão Estratégica dos Oceanos, com o objetivo de proceder à definição de um plano estratégico sobre a gestão e exploração do oceano que, reforçando a associação de Portugal ao mar, assente no desenvolvimento e uso sustentável do oceano e dos seus recursos.

Março 2004 - Relatório da Comissão Estratégica dos Oceanos (CEO)

Relatório publicado pela Comissão Estratégica dos Oceanos, coordenado por Tiago Pitta e Cunha. O documento é constituído por duas partes, apresentando propostas sobre as linhas orientadoras de uma estratégia para o oceano e para as atividades marítimas, e as políticas, medidas e ações adequadas à prossecução dessa estratégia.

“(…) com uma Estratégia como esta, o país passará a dispor de um enquadramento geral e de longo prazo para todas as questões relacionadas com o Mar, assim como de uma referência orientadora das decisões a tomar na gestão dos assuntos sectoriais

que incidem sobre o Oceano. Passa a poder-se integrar as políticas e a gestão sectorial dos assuntos do Mar numa visão horizontal e transversal mais abrangente. O que equivale a dizer que se pretende dotar o país de uma política nacional para o Mar, a qual, encontrando-se a montante das decisões sectoriais e concretas a tomar, deverá coordená-las e enquadrá-las em princípios e pressupostos comuns. Isto é fundamental.” (CEO, 2004, p.8).

Cumprido o seu objetivo, a Comissão Estratégica dos Oceanos foi extinta através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 187/2004.

Janeiro 2005 - Criação da Estrutura de Missão para a Extensão da Plataforma Continental (EMEPC)

A Resolução do Conselho de Ministros n.º 9/2005 cria uma estrutura de missão denominada “Estrutura de Missão para a Extensão da Plataforma Continental”, com o objetivo de preparar, apresentar e assegurar a defesa da proposta de extensão da plataforma continental de Portugal, perante a Comissão de Limites da Plataforma Continental (CLPC), até à conclusão do respetivo processo nas Nações Unidas. O trabalho é desenvolvido tendo em conta o disposto na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), que introduziu importantes alterações aos critérios de delimitação e jurisdição sobre a plataforma continental.

Julho 2005 - Criação da Estrutura de Missão para os Assuntos do Mar (EMAM)

A Resolução do Conselho de Ministros nº 128/2005 cria uma estrutura de missão denominada “Estrutura de Missão para os Assuntos do Mar”, cuja missão consiste em preparar uma proposta que estabeleça as medidas que devem ser implementadas, para desenvolver e dar continuidade a uma política integrada do Governo para os assuntos do mar, e para uma ação articulada das entidades com competência nas áreas ligadas ao mar.

Junho 2006 - Livro Verde da Futura Política Marítima Europeia

O Livro Verde da Comissão Europeia “Para uma futura política marítima da União: uma visão europeia para os oceanos e os mares” (Comissão Europeia, 2006), foi lançado com o objetivo de promover um debate sobre uma futura política marítima para a União Europeia, caracterizada por uma abordagem holística dos oceanos e dos mares. Reconheceu-se que os princípios da boa governação apontam para a necessidade de uma política marítima europeia que englobe todos os aspetos dos oceanos e mares, devendo tal política ser integrada, intersectorial e multidisciplinar, e não uma simples compilação de políticas sectoriais verticais.

2006 – Instalação em Lisboa da Agência Europeia de Segurança Marítima (EMSA)

A Agência Europeia de Segurança Marítima fornece assistência técnica e apoio à Comissão Europeia e aos Estados-Membros, no desenvolvimento e implementação da legislação da UE sobre segurança marítima, poluição por navios e proteção marítima. Tem também tarefas operacionais no campo de resposta à poluição por hidrocarbonetos, e na monitorização de embarcações e sua identificação e rastreamento de longo alcance, entre outras.

Novembro 2006 – Estratégia Nacional para o Mar 2006-2016

A Resolução do Conselho de Ministros nº 163/2006 aprova a Estratégia Nacional para o Mar 2006-2016, desenvolvida pela Estrutura de Missão para os Assuntos do Mar (EMAM). A aprovação foi atribuída após consulta alargada realizada junto de cerca de uma centena de entidades públicas e privadas, de agentes económicos e de organizações não governamentais, da comunidade científica e de individualidades de relevo ligadas aos assuntos do mar, tanto ao nível nacional como ao nível internacional. O Livro Verde da Política Marítima Europeia, publicado em junho de 2006, foi também tido em conta no desenvolvimento da Estratégia.

Março 2007 - Criação da Comissão Interministerial para os Assuntos do Mar (CIAM)

A Resolução do Conselho de Ministros n.º 40/2007 cria, na dependência do Ministro da Defesa Nacional, a Comissão Interministerial para os Assuntos do Mar, tendo como principal objetivo a coordenação, acompanhamento e avaliação da implementação da Estratégia Nacional para o Mar 2006-2016, garantindo a sua articulação com outras estratégias, instrumentos de planeamento e programas de âmbito marcadamente transversal.

Outubro 2007 - Uma Política Marítima Integrada para a União Europeia

Sob a égide do então Presidente da Comissão Europeia, José Manuel Durão Barroso, é apresentada na comunicação COM (2007) 575 final, uma proposta para uma política marítima integrada (PMI) para a União Europeia, baseada no reconhecimento inequívoco de que todas as questões relativas aos oceanos e mares estão interligadas e de que todas as políticas ligadas ao mar devem ser elaboradas de uma forma articulada. Reconhece-se que uma política marítima integrada reforçará a capacidade de resposta da Europa face aos desafios da globalização e da competitividade, das alterações climáticas, da degradação do ambiente marinho, da segurança marítima e proteção do transporte

marítimo e da segurança e sustentabilidade energéticas. Esta nova abordagem pretende alterar o modo de elaboração das políticas marítimas, bem como a tomada de decisões, evitando a compartimentação e entendendo as interações entre as diversas atividades marítimas, desenvolvendo instrumentos comuns de gestão, aproveitando sinergias e evitando eventuais conflitos.

De assinalar a colaboração portuguesa no desenvolvimento da PMI, tendo Tiago Pitta e Cunha sido membro do Gabinete do Comissário Europeu para os Assuntos Marítimos, entre 2004 e 2010, e responsável pela Política Marítima Integrada da União Europeia.

Junho 2008 - Diretiva-Quadro “Estratégia Marinha” da Comunidade Europeia

A Diretiva 2008/56/CE do Parlamento Europeu e do Conselho estabelece um quadro de ação comunitária no domínio da política para o meio marinho (Diretiva-Quadro Estratégia Marinha) no âmbito do qual os Estados-Membros devem tomar as medidas necessárias, até 2020, para obter ou manter um bom estado ambiental no meio marinho. Para esse efeito, devem ser desenvolvidas e aplicadas estratégias destinadas a proteger e preservar o meio marinho, impedir a sua deterioração ou, quando exequível, restaurar os ecossistemas marinhos nas áreas afetadas. Adicionalmente, prevenir e reduzir as entradas no meio marinho, a fim de eliminar progressivamente a poluição por forma a assegurar que não haja impactos ou riscos significativos para a biodiversidade marinha, para os ecossistemas marinhos, para a saúde humana e para as utilizações legítimas do mar.

2008 – Projeto Kit do Mar

O projeto Kit do Mar nasceu em 2008, com o objetivo de promover o ensino e divulgação de atividades ligadas ao mar, enquadrado nos objetivos de sensibilização definidos pela Estratégia Nacional para o Mar 2006-2016. Em 2011, o Kit do Mar passou a ser coordenado pela EMEPC, tendo vindo a conhecer um crescimento exponencial, prosseguindo a sua missão de sensibilizar crianças e jovens para o conhecimento do mar e promover uma maior literacia dos oceanos nas camadas mais jovens da sociedade portuguesa. Atualmente, o projeto é gerido pela DGPM¹⁵.

2008 – Janela Única Portuária (JUP)

A Janela Única Portuária é uma plataforma eletrónica implementada em 2008 nos portos portugueses, que materializa o conceito de balcão único virtual, isto é, o ponto

¹⁵ *Kit do Mar* [Em linha]. [Consult. 12 abr. 2019]. Disponível em WWW: <URL: <https://www.dgpm.mm.gov.pt/kit-do-mar>>.

único de contato do porto. Nesta plataforma os agentes económicos trocam entre si toda informação relativa a navios e mercadorias em formatos normalizados. A JUP é, pois, um instrumento essencial para eficiência coletiva do porto e da sua comunidade, promovendo a simplificação e harmonização dos processos e procedimentos dos portos, ao mesmo tempo que facilita o tráfego e o transporte marítimo. Com esta plataforma terminou o uso de papel nos portos nacionais e todos os processos associados aos navios e às mercadorias tornaram-se mais fáceis, mais rápidos, mais eficientes e transparentes, integrando toda a informação numa única plataforma. Portugal foi nesta área pioneiro e inovador, antecipando-se a posteriores iniciativas da União Europeia.

Fevereiro 2009 - Estudo "O Hypercluster da Economia do Mar"

Estudo elaborado pela Sociedade de Avaliação Estratégica de Risco (SAER), coordenado pelo Professor Ernâni Lopes, financiado por um grupo de empresas sob a coordenação e iniciativa da ACL-CCIP, atual Câmara de Comércio e Indústria Portuguesa, constituindo uma proposta de estratégia de organização e implementação e planos de ação para o conjunto alargado e complexo de atividades que compõem o *hypercluster* da economia do mar.

Maio 2009 - EMEPC entrega proposta para a extensão da plataforma continental

Portugal entregou a proposta de extensão da plataforma continental portuguesa, relativa ao limite exterior da plataforma continental para além das 200 milhas marítimas, em maio de 2009 nos serviços da ONU, tendo-a apresentado junto da Comissão de Limites da Plataforma Continental (CLPC) em abril de 2010. Para o cumprimento da sua missão e objetivos, a EMEPC continua a adquirir dados técnicos e científicos que permitam defender e reforçar o estabelecimento do limite exterior da plataforma continental contido na proposta portuguesa. São ainda de elevada importância os trabalhos de revisão dessa proposta, bem como a integração numa Adenda dos novos dados e informação adquiridos desde 2009, a par do desenvolvimento do conhecimento respeitante às áreas envolvidas, nomeadamente no que concerne a sistemas de informação geográfica (SIG), hidrografia, geologia, geofísica, biologia, oceanografia, robótica submarina e direito internacional público, tendo em vista dotar o país de uma maior capacidade técnica, científica e jurídica.

Abril 2011 – Publicado o livro Portugal e o Mar

Tiago Pitta e Cunha, personalidade amplamente ligada à história da política e estratégia marinha e marítima, publica o livro “Portugal e o Mar”, onde, entre muitos outros factos relevantes, partilha a sua visão:

“Simplisticamente falando, pode-se dizer que está quase tudo por fazer, sendo possível fazer muito melhor, desde que haja vontade política para dotar o país das políticas públicas que são necessárias e vontade dos decisores económicos em investir e em criar valor e empregos com base no mar.” (2011, p. 29).

Junho 2013 - Conta Satélite do Mar (CSM)

Tendo como principal objetivo avaliar as condições existentes com vista a operacionalizar a elaboração de uma Conta Satélite do Mar (CSM) para Portugal foi celebrado, em junho de 2013, um Protocolo entre o Instituto Nacional de Estatística (INE) e a Direção Geral da Política do Mar (DGPM). A CSM tem como principais objetivos: (1) medir a relevância da economia do mar; (2) apoiar a decisão em matéria de coordenação de políticas públicas para o mar; e (3) monitorizar a Estratégia Nacional para o Mar 2013-2020 (ENM 2013-2020) na componente económica, dando apoio à Comissão Interministerial para os Assuntos do Mar (CIAM). A existência de instrumentos de medição e aferição e de informação regular sobre o contributo da economia do mar para a economia nacional no seu todo é crucial, como ferramenta nuclear de apoio e aferição das políticas públicas nestes domínios. Posteriormente, a Resolução do Conselho de Ministros n.º 99/2017, determinou o estabelecimento da Conta Satélite do Mar, com periodicidade de três em três anos, integrando as Estatísticas Oficiais Portuguesas, valorizando e garantindo assim a continuidade do trabalho desenvolvido. De registar que também neste domínio Portugal foi pioneiro e inovador, tendo sido o primeiro país da União Europeia a lançar esta iniciativa.

Novembro 2013 – Estratégia Marítima da União Europeia para a Área do Atlântico

Publicado o Plano de Ação para uma Estratégia Marítima na Região Atlântica, através da comunicação da Comissão Europeia COM(2013) 279 final. O plano, que será aplicado até 2020, desenvolve uma estratégia e define as prioridades em matéria de investimento e investigação que permitam avançar com o crescimento azul na região atlântica, fomentando o crescimento sustentável nas zonas costeiras e garantindo o bom estado ambiental e ecológico do ecossistema atlântico. O plano de ação tem quatro prioridades: (1) promover o empreendedorismo e a inovação: partilhar conhecimentos entre instituições de ensino superior, empresas e centros de investigação; reforçar a

competitividade e as capacidades de inovação na economia marítima; e estimular a adaptação e a diversificação das atividades económicas, promovendo o potencial da Região Atlântica; (2) proteger, assegurar e desenvolver o potencial do meio marinho e costeiro: melhorar a segurança marítima; explorar e proteger as águas marinhas e as zonas costeiras; gerir os recursos marinhos de forma sustentável; e explorar o potencial do meio marinho e costeiro em matéria de energias renováveis; (3) melhorar a acessibilidade e conectividade através da cooperação entre portos; (4) criar um modelo de desenvolvimento regional sustentável e socialmente inclusivo: promover um melhor conhecimento dos desafios sociais na região; e preservar e promover o património cultural do Atlântico.

Fevereiro 2014 - Estratégia Nacional para o Mar 2013-2020 (ENM 2013 – 2020)

A Resolução do Conselho de Ministros n.º 12/2014 adota a Estratégia Nacional para o Mar 2013-2020, revendo e atualizando a anterior Estratégia Nacional para o Mar 2006-2016, reconhecendo que a ausência nesta última de um plano de ação para a sua execução, dificultou o seu acompanhamento e avaliação e impediu a verificação objetiva da evolução da situação e da eficácia dos planos e programas aplicados. A nova estratégia tem em conta as alterações verificadas no quadro da União Europeia e inclui um plano de ação – o Plano Mar-Portugal (PMP).

Abril 2014 – Política de Ordenamento e de Gestão do Espaço Marítimo Nacional (LBOGEM)

A Lei n.º 17/2014 estabelece as Bases da Política de Ordenamento e de Gestão do Espaço Marítimo Nacional, definindo e integrando as ações promovidas pelo Estado português, visando assegurar uma adequada organização e utilização do espaço marítimo nacional, na perspetiva da sua valorização e salvaguarda. O ordenamento e a gestão do espaço marítimo nacional têm como objetivo a promoção da exploração económica sustentável, racional e eficiente dos recursos marinhos e dos serviços dos ecossistemas, garantindo a compatibilidade e a sustentabilidade dos diversos usos e das atividades nele desenvolvidos, e visando a criação de emprego. Promove também o aproveitamento da informação disponível, e previne ou minimiza eventuais conflitos entre usos e atividades desenvolvidas no espaço marítimo nacional, garantindo a segurança jurídica e a transparência dos procedimentos de atribuição dos títulos de utilização privativa previstos. Mostrando liderança, consistência e inovação, Portugal estabeleceu as Bases

da Política de Ordenamento e de Gestão do Espaço Marítimo Nacional (LBOGEM) alguns meses antes da publicação da legislação europeia relacionada com o tema.

Julho 2014 - Quadro para o Ordenamento do Espaço Marítimo Europeu

A Diretiva 2014/89/UE do Parlamento Europeu e do Conselho estabelece um quadro para o ordenamento do espaço marítimo europeu, a fim de promover o crescimento sustentável das economias marítimas, o desenvolvimento sustentável das zonas marinhas e a utilização sustentável dos recursos marinhos.

Junho 2015 – Blue Week Lisboa

A Blue Week realizou-se em Lisboa e incluiu várias programas, procurando fazer de Portugal um país de referência internacional no debate e na ação sobre o oceano. Incluiu a cimeira política dos ministros mar, a conferência internacional da revista The Economist, e o Blue Business Forum, da responsabilidade da Fundação AIP, composto por uma exposição científica e empresarial, e seminários e conferências especializadas.

Julho 2015 – Criação do Fórum Oceano Associação da Economia do Mar

O Fórum Oceano resulta da fusão, por incorporação, da Oceano XXI - Associação para o Conhecimento e Economia do Mar (criada em 2009) com a AFEM - Associação Fórum Empresarial da Economia do Mar (criada em 2010). Tem como missão reforçar as dinâmicas de cooperação estratégica entre empresas, centros de IDT, instituições de ensino superior, organismos da administração pública, promovendo a competitividade das principais cadeias de valor que utilizam o mar e os recursos marinhos como elementos centrais da sua atividade.

Setembro 2017 – Relatório Conhecimento do Mar

O relatório Conhecimento do Mar: Mapa da Ciência e Tecnologias do Mar em Portugal (DGPM, 2017) apresenta o panorama da ciência marinha em Portugal, bem como as várias Instituições e iniciativas que o influenciam diretamente, quer por conferirem acesso a diversas linhas de financiamento, quer por proporcionarem apoio de infraestruturas. Os decisores políticos podem neste relatório encontrar pistas sobre o financiamento nacional e europeu mobilizado pela comunidade das ciências do mar em Portugal. A sociedade em geral pode ficar com uma ideia do panorama da Ciência do Mar e gerarem-se condições para novas parcerias entre a comunidade científica e o tecido empresarial.

Novembro 2017 – Estratégia para o Aumento da Competitividade da Rede de Portos Comerciais do Continente - Horizonte 2026

A Resolução do Conselho de Ministros n.º 175/2017 aprova a Estratégia para o Aumento da Competitividade da Rede de Portos Comerciais do Continente - Horizonte 2026, enquanto programa estratégico de apoio à dinamização da atividade portuária e à simplificação administrativa, com o objetivo de contribuir para a retoma do investimento, para a redução dos custos de contexto e para o relançamento da economia, transformando o potencial existente em crescimento económico e emprego reais. Esta estratégia assenta em três objetivos: adequar infraestruturas e equipamentos ao aumento da dimensão dos navios e da procura e ligações ao *hinterland*; melhoria das condições de operacionalidade das unidades portuárias; e criação de plataformas de aceleração tecnológica e de novas competências nos portos.

Fevereiro 2018 – Içada a primeira bandeira Escola Azul

Içada a primeira bandeira Escola Azul. A Escola Básica Professor Óscar Lopes, em Matosinhos, foi a primeira a receber esta distinção. A Escola Azul¹⁶ é um programa educativo do Ministério do Mar que promove a literacia do oceano em Portugal. Distingue e orienta as escolas portuguesas que trabalham em temas ligados ao mar, criando uma comunidade que aproxima escolas, setor do mar, municípios, universidades e outras entidades com papel ativo na educação marinha. O ano letivo 2017/18 foi o ano piloto deste projeto que conta já com a participação de uma vasta rede de escolas espalhadas pelo país.

Abril 2018 – Abertura da discussão pública do Plano de Situação do Ordenamento do Espaço Marítimo (PSOEM)

A Direcção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos (DGRM), deu início ao período de discussão pública do Plano de Situação do Ordenamento do Espaço Marítimo (PSOEM), que decorreu entre 30 de abril e 30 de junho de 2018. O Plano de Situação¹⁷ é um instrumento de ordenamento do espaço marítimo nacional que constitui uma ferramenta essencial para a política do mar, assegurando o desenvolvimento da economia azul e a sustentabilidade do meio marinho tal como definido pela Diretiva-Quadro “Estratégia-Marinha” e pela Estratégia Nacional para o Mar (ENM 2013-2020). Trata-se de um plano estruturante e fundamental, que abrange todo o espaço marítimo nacional, desde as linhas de base até ao limite exterior da plataforma continental,

¹⁶ *Escola Azul* [Em linha]. [Consult. 30 jun. 2019]. Disponível em WWW: <URL: <https://escolaazul.pt/>>.

¹⁷ *PSOEM Plano de Situação do Ordenamento do Espaço Marítimo Nacional* [Em linha]. [Consult. 30 jan. 2019]. Disponível em WWW: <URL: <http://www.psoem.pt/>>.

integrando as águas interiores marítimas, o mar territorial, a zona económica exclusiva e a plataforma continental, incluindo para além das 200 milhas náuticas.

Setembro 2018 – *Seatrade Cruise Med* em Lisboa

Portugal acolheu pela primeira vez, o evento internacional *Seatrade Cruise Med*¹⁸. A organização foi apoiada pela Administração do Porto de Lisboa, Ministério do Mar, Câmara Municipal de Lisboa, Turismo de Portugal e Turismo de Lisboa.

Setembro 2018 – *Portugal Shipping Week* em Lisboa

A *Shipping Innovation* e o Ministério do Mar juntaram forças e lançaram a *Portugal Shipping Week*¹⁹. Esta iniciativa foi constituída por vários eventos, geridos por diferentes organizações especializadas no sector do transporte marítimo, bem como por patrocinadores. Tem por objetivo mostrar Portugal como um centro marítimo global de transporte e logística, colocando o país na agenda internacional dos armadores, operadores e investidores.

Maio 2019 - Dia Europeu do Mar 2019

O Dia Europeu do Mar²⁰ (*EMD European Maritime Day*), é um evento anual promovido pela Comissão Europeia (DG MARE), que reúne *stakeholders* das diferentes fileiras da economia do mar. A edição de 2019 foi dedicada ao empreendedorismo azul, inovação e investimento, com foco nas questões da investigação e inovação para um oceano saudável. A programação incluiu *workshops*, *breakout sessions*, encontros de negócio, *pitches* e uma área de exposição. O evento constituiu um ponto de encontro entre os players europeus da economia do mar, potenciando a partilha de conhecimento e a construção de parcerias, servindo de palco à apresentação de projetos, produtos e ideias.

3.2.3 A Estratégia Nacional para o Mar e o Plano de Ação Mar-Portugal

A Estratégia Nacional para o Mar 2013-2020 (ENM 2013-2020), foi adotada pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 12/2014, revendo e atualizando a anterior Estratégia Nacional para o Mar 2006-2016 (ENM 2006-2016). Esta Estratégia inclui um Plano de Ação – o Plano Mar-Portugal (PMP).

¹⁸ *Seatrade Cruise Med* [Em linha]. [Consult. 8 mar. 2019]. Disponível em WWW: <URL: <https://www.seatradecruiseevents.com/med/>>.

¹⁹ *Portugal Shipping Week* [Em linha]. [Consult. 8 mar. 2019]. Disponível em WWW: <URL: <https://www.shippinginnovation.com/portugal-shipping-week-to-launch-in-september-2018/>>.

²⁰ Dia Europeu do Mar [Em linha]. [Consult. 8 mar. 2019]. Disponível em WWW: <URL: <https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/maritimeday/en>>.

A Estratégia Nacional para o Mar 2013-2020 afirma-se e desenvolve-se sob a seguinte visão: “O Mar-Portugal é um desígnio nacional cujo potencial será concretizado pela valorização económica, social e ambiental do oceano e das zonas costeiras, para benefício de todos os portugueses.” (Governo de Portugal, 2014, p. 60).

A Estratégia Nacional para o Mar preconiza quatro ativos estratégicos (p. 27-37): o território de referência; a geografia; a dimensão; e a identidade marítima. A sua prossecução compreende os seguintes objetivos (p. 62):

- “- Recuperar a identidade marítima nacional num quadro moderno, pró-ativo e empreendedor;
- Concretizar o potencial económico, geoestratégico e geopolítico do território marítimo nacional, tornando o Mar-Portugal num ativo com benefícios económicos, sociais e ambientais permanentes;
- Criar condições para atrair investimento, nacional e internacional, em todos os setores da economia do mar, promovendo o crescimento, o emprego, a coesão social e a integridade territorial, e aumentando, até 2020, a contribuição direta do setor Mar para o PIB nacional em 50%;
- Reforçar a capacidade científica e tecnológica nacional, estimulando o desenvolvimento de novas áreas de ação que promovam o conhecimento do Oceano e potenciem, de forma eficaz, eficiente e sustentável, os seus recursos, usos e atividades;
- Consagrar Portugal, a nível global, como nação marítima e como parte incontornável da Política Marítima Integrada e da estratégia marítima da UE, nomeadamente para a área do Atlântico.”

A visão definida na Estratégia Nacional para o Mar é consubstanciada num plano de ação, o Plano Mar-Portugal (PMP) (p. 83), o qual compreende a soma de todos os programas, projetos e ações setoriais e trans-setoriais públicas e privadas que decorrem da ENM2013-2020. Este plano de ação estrutura-se sobre dois domínios estratégicos de desenvolvimento (DED), um eixo de suporte (ES) e três eixos de ação (EA) (p. 64-65, 85-86):

DED: (1) os recursos naturais e (2) as infraestruturas, usos e atividades;

ES: (1) Governação;

EA: (1) Pesquisa (conhecer o oceano), (2) Exploração (viver do oceano),
(3) Preservação (viver com o oceano).

O Plano Mar Portugal (PMP) baseia-se no formato de uma matriz de ação (MA) – uma estrutura matricial indexada a três eixos de ação (EA1, EA2, EA3) e a dois domínios estratégicos de desenvolvimento (DED1, DED2). Da matriz de ação (MA) resultam áreas programáticas (AP); as áreas programáticas incluem programas de ação (PA); os programas de ação são desenvolvidos através de projetos. Apresenta-se de seguida toda a matriz de ação (MA), de forma detalhada (p. 88):

Eixos de ação

- x1. EA1 - Pesquisa (conhecer o Oceano)
- x2. EA2 - Exploração (viver do Oceano)
- x3. EA3 - Preservação (viver com o Oceano)

Domínios estratégicos de desenvolvimento

- y1. DED1 - Recursos naturais
- y2. DED2 - Outros usos e atividades

Áreas programáticas

ES1- Eixo de Suporte - Governação

- AP1 – Administração
- AP2 – Pensamento e ação estratégica
- AP3 – Educação, ciência e tecnologia
- AP4 – Identidade e cultura
- AP5 – Proteção e salvaguarda

DED1 - Recursos naturais

SD1 - Subdomínio sistema

- AP1 – Oceano
- AP2 – Atmosfera
- AP3 – Sistema integrado

SD2 - Subdomínio recursos vivos

- AP1 – Pesca e indústria de pescado
- AP2 – Aquicultura
- AP3 – Biotecnologia marinha

SD3 - Subdomínio recursos não vivos

- AP1 – Recursos minerais marinhos
- AP2 – Recursos energéticos

DED2 - Infraestruturas, usos e atividades

AP1 – Portos, transporte e logística

AP2 – Recreio, desporto e turismo

AP3 – Construção, manutenção e reparação naval

AP4 – Obras marítimas

Os resultados da implementação da Estratégia Nacional para o Mar 2013-2020 (2014, p. 77) devem ser objeto de constante monitorização e avaliação, de forma a permitir aferir o grau de prossecução dos objetivos estabelecidos para a política pública para o mar, promovendo a sua revisão e atualização, sempre que se verifiquem alterações de contexto significativas que o justifiquem. A Direção-Geral de Política do Mar (DGPM) tem a responsabilidade de monitorizar o Plano de Ação (PMP), em articulação com o grupo de pontos focais da Comissão Interministerial para os Assuntos do Mar (CIAM); é também da responsabilidade da DGPM elaborar propostas de revisão do PMP que deverá submeter à CIAM para aprovação.

A CIAM foi criada em 2007 através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 40/2007, tendo como principal objetivo a coordenação, acompanhamento e avaliação da implementação da Estratégia Nacional para o Mar 2006-2016, garantindo a sua articulação com outras estratégias, instrumentos de planeamento e programas de âmbito marcadamente transversal. Para se poder analisar e avaliar políticas públicas, é fundamental perceber o que são e quais os seus objetivos. É também fundamental visualizar o processo de desenvolvimento das mesmas, compreendendo a sua natureza cíclica e o seu elevado grau de complexidade, mobilizando pessoas e recursos, num esforço comum de construção de estratégias sólidas, exequíveis e sustentáveis.

O Plano Mar-Portugal viria a ser atualizado em janeiro de 2015²¹.

3.2.4 Apoio ao investimento

O apoio ao investimento e o financiamento do desenvolvimento da economia do mar, são instrumentos da política pública, constituindo os meios e dispositivos fundamentais para a implementação da sua Estratégia Nacional para o Mar 2013-2020. Estão disponíveis várias linhas de apoio que se resumem de seguida, não esgotando outras possibilidades de financiamento, de caráter público e privado.

²¹ ENM 2013-2020 (Atualização janeiro 2015) [Em linha]. [Consult. 30 jan. 2019]. Disponível em WWW: <URL: <https://www.dgpm.mm.gov.pt/enm-1-15>>.

PORTUGAL 2020

O Portugal 2020²² é um acordo de parceria adotado entre Portugal e a Comissão Europeia, que reúne cinco Fundos Europeus Estruturais e de Investimento (FEEI): o Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional (FEDER), o Fundo de Coesão, o Fundo Social Europeu (FSE), o Fundo Europeu Agrícola de Desenvolvimento Rural (FEADER); e o Fundo Europeu para os Assuntos Marítimos e as Pescas (FEAMP). O acordo de parceria define os princípios de programação que consagram a política de desenvolvimento económico, social e territorial para promover, em Portugal, entre 2014 e 2020. É operacionalizado através de dezasseis programas operacionais, incluindo o Compete2020 e o Mar2020.

PORTUGAL 2020 – COMPETE 2020

O programa operacional Compete 2020²³ está estruturado em seis eixos prioritários, devidamente alinhados com a Estratégia Europa 2020²⁴: (1) reforço da investigação, do desenvolvimento tecnológico e da inovação; (2) reforço da competitividade das PME; (3) promoção da sustentabilidade e da qualidade do emprego; (4) promoção de transportes sustentáveis e eliminação dos estrangulamentos nas principais redes de infraestruturas; (5) reforço da capacidade institucional das autoridades pública; e (6) assistência técnica.

FEAMP

O Fundo Europeu para os Assuntos Marítimos e as Pescas (FEAMP)²⁵ tem quatro objetivos fundamentais: (1) o incentivo à pesca e à aquacultura sustentáveis; (2) o melhoramento da recolha de dados científicos, do controlo e da fiscalização das pescas; (3) o apoio à criação e à diversificação de emprego nas comunidades pesqueiras; e (4) a promoção da aplicação da política marítima integrada da União Europeia²⁶.

²² *Portugal 2020* [Em linha]. [Consult. 8 mar. 2019]. Disponível em WWW: <URL: <https://www.portugal2020.pt/>>.

²³ *Programa Operacional Compete 2020* [Em linha]. [Consult. 8 mar. 2019]. Disponível em WWW: <URL: <http://www.poci-competete2020.pt/>>.

²⁴ *Estratégia Europa 2020* [Em linha]. [Consult. 8 mar. 2019]. Disponível em WWW: <URL: https://ec.europa.eu/info/business-economy-euro/economic-and-fiscal-policy-coordination/eu-economic-governance-monitoring-prevention-correction/european-semester/framework/europe-2020-strategy_pt>.

²⁵ *Fundo Europeu dos Assuntos Marítimos e das Pescas* [Em linha]. [Consult. 8 mar. 2019]. Disponível em WWW: <URL: https://ec.europa.eu/fisheries/cfp/emff_pt>.

²⁶ *Política Marítima Integrada da UE* [Em linha]. [Consult. 8 mar. 2019]. Disponível em WWW: <URL: https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy_pt>.

PORTUGAL 2020 – MAR 2020

O programa operacional Mar 2020²⁷ tem por objetivo implementar em Portugal as medidas de apoio enquadradas no Fundo Europeu dos Assuntos Marítimos e das Pescas (FEAMP) sendo como prioridades: (1) promover a competitividade com base na inovação e no conhecimento; (2) assegurar a sustentabilidade económica social e ambiental do sector da pesca e da aquicultura, contribuir para o bom estado ambiental do meio marinho e promover a política marítima integrada; e (3) contribuir para o desenvolvimento das zonas costeiras, aumentar o emprego e a coesão territorial bem como aumentar a capacidade e qualificação dos profissionais do sector.

FUNDO AZUL

Criado pelo Decreto-Lei n.º 16/2016, o Fundo Azul²⁸ pretende abranger todas as áreas excluídas do programa operacional Mar2020. Constitui um mecanismo de incentivo financeiro destinado a: (1) potenciar o desenvolvimento da economia do mar; (2) apoiar a investigação científica e tecnológica; (3) incentivar proteção e monitorização do meio marinho; e (4) incrementar a segurança marítima.

EEA GRANTS

O Espaço Económico Europeu (EEA) é composto pelos Estados Membros da União Europeia e 3 países da Associação Europeia de Comércio Livre (EFTA) - Islândia, Liechtenstein e Noruega - que partilham o mesmo mercado interno. Estes últimos, na qualidade de Estados doadores, financiam iniciativas e projetos em diversas áreas, com vista a: (1) reduzir as disparidades económicas e sociais; e (2) reforçar as relações bilaterais entre os Estados doadores e os Estados beneficiários. Os EEA Grants²⁹ resultam de um memorando de entendimento entre Portugal e a Islândia, Noruega e Liechtenstein, que contempla um programa dedicado ao “Crescimento Azul, Inovação e PME’s”. Este programa contempla três áreas distintas: (1) desenvolvimento de negócios, inovação e PME’s; (2) investigação; e (3) educação, bolsas de estudo, literacia e empreendedorismo.

Importa ainda referir o serviço criado pela DGPM com a designação Gabinete Investidor Mar³⁰, que presta apoio no financiamento de projetos relacionados com o mar.

²⁷ *Programa Operacional MAR 2020* [Em linha]. [Consult. 8 mar. 2019]. Disponível em WWW: <URL: <http://www.mar2020.pt/>>.

²⁸ *Fundo Azul* [Em linha]. [Consult. 8 mar. 2019]. Disponível em WWW: <URL: <https://www.dgpm.mm.gov.pt/fundo-azul>>.

²⁹ *EEA Grants* [Em linha]. [Consult. 8 mar. 2019]. Disponível em WWW: <URL: <https://www.eeagrants.gov.pt/pt/>>.

³⁰ *Gabinete Investidor Mar* [Em linha]. [Consult. 9 mar. 2019]. Disponível em WWW: <URL: <https://www.dgpm.mm.gov.pt/investidor-mar>>.

3.3 IDENTIDADE MARÍTIMA E COMUNICAÇÃO DO MAR

A identidade marítima constitui um dos ativos da Estratégia Nacional para o Mar (2014, p. 36-37). A sua prossecução compreende o objetivo de “(...) recuperar a identidade marítima nacional num quadro moderno, pró-ativo e empreendedor” (p. 62).

Entretanto, no Plano de Ação Mar-Portugal (PMP), incluída no eixo de suporte ES1, é identificada a área programática AP4, intitulada “Identidade e Cultura”, que inclui a missão de recuperar a identidade marítima de Portugal, “(...) promovendo a associação do passado valeroso e histórico a um presente moderno e avançado, num contexto de liderança da maritimidade global.” (p. 99).

Um olhar atento a esta área programática conduz-nos ao encontro de vários programas de ação (PA), desenvolvidos no respetivo âmbito. Um destes programas de ação, intitulado “Identidade Marítima”, inclui o projeto “Plano de Comunicação Estratégica”. Como explicitado no seu documento de suporte³¹, este projeto tem o objetivo de desenvolver e atualizar o Plano de Comunicação Estratégica da ENM 2013-2020. As tarefas associadas a este projeto são identificadas e enumeradas: (1) identificar os objetivos da comunicação estratégica; (2) identificar os públicos-alvo; (3) identificar os eventos /ações a realizar; (4) analisar prévia das condições de viabilidade desses eventos e ações; (5) identificar as entidades a envolver; e (6) apresentar um calendário e uma estimativa de recursos necessários, nomeadamente financeiros.

3.3.1 Importância da comunicação

É senso comum, que Portugal possui uma vincada identidade marítima, esta aliás reconhecida em todo o mundo. Efetivamente, Portugal beneficia, ainda hoje, independentemente do que está feito e do que se está a fazer no domínio da economia do mar, de uma herança de significados e de imagens, sendo-lhe reconhecido o estatuto, reputação e autoridade de nação marítima. Segundo Alves (2017, p. 17-18):

“Porventura sem o termos escolhido proactivamente, o mundo associa-nos ao ‘nicho do mar’(...) um terreno onde nos é reconhecido um lugar particular e onde ainda perdura uma certa auctoritas nos temas do mar (...) quando a França fala da agricultura europeia todos ficam atentos, o mesmo sucedendo quando o Brasil fala

³¹ ENM 2013-2020 - Anexo B - Apêndice 1 - Adenda E - Governação / Identidade e Cultura [Em linha]. [Consult. 30 mar. 2019]. Disponível em WWW: <URL: <https://www.dgpm.mm.gov.pt/enm-1-15>>.

da proteção da floresta ou quando a Suíça fala do sistema bancário. E Portugal? Portugal é mar.”

A comunicação das oportunidades e do potencial valor da economia do mar, constitui uma atividade fundamental para informar, sensibilizar e motivar pessoas para a construção de carreiras nos setores marinho e marítimo. De igual forma, para captar investimento nos setores tradicionais e emergentes da economia do mar. A comunicação pode contribuir para o desenvolvimento de uma forte atividade económica, sustentada pelo Direito do mar e pelo Direito marítimo, sem esquecer a importância de uma exploração e utilização sustentável do oceano.

Actualmente abundam as oportunidades em vários setores da economia, e a vasta comunicação das diferentes partes interessadas convida pessoas e capitais para se juntarem aos respetivos propósitos. De facto, o que não se comunica, não existe. Tal afirmação aplica-se praticamente a todos os sectores económicos e o oceano não é exceção. Segundo Cunha (2011, p. 44), “O que é necessário é que haja uma tomada de consciência do real e concreto valor do mar para a nossa sociedade.”. Alves (2017, p. 42-43) acrescenta: “Não adianta saber onde se quer ir e como se quer lá chegar se não o comunicarmos interna e externamente de modo eficaz, persuasivo e pró-reputacional (...) as coisas só existem se as dissermos, se as comunicarmos de modo a construir uma reputação, uma ideia e uma marca.”.

De realçar que, já no início do século, o relatório publicado pela Comissão Estratégica dos Oceanos (CEO, 2004), propunha e recomendava a elaboração de uma estratégia de comunicação. Efetivamente, este relatório apresentou propostas sobre as linhas orientadoras de uma estratégia para o oceano e para as atividades marítimas, e as políticas, medidas e ações adequadas à prossecução dessa estratégia, preconizando um objetivo estratégico intitulado “Valorizar a associação de Portugal ao oceano como fator de identidade”. Este objetivo incluía quatro vetores estratégicos, o primeiro dos quais claramente preocupado com a comunicação do mar. Com a designação “Divulgar a Imagem de Portugal como Nação Oceânica da Europa”, este vetor estratégico previa (p. 13-18): (1) a dinamização da imagem e a perceção de Portugal; (2) o repensar da estratégia de comunicação em curso; (3) o reconhecimento do oceano como fator diferenciador e como ativo de uma estratégia de comunicação; (4) o repensar dos objetivos de comunicação; e (5) várias recomendações e propostas.

A equipa responsável pela elaboração deste relatório, coordenada por Tiago Pitta e Cunha, apresentava já nesta altura, uma visão clara da necessidade de construção de uma marca e de uma imagem, apoiada numa forte identidade marítima: "Apostar numa política de comunicação e divulgação da imagem do país que se apoie incisivamente na temática do Oceano e que venha a fazer progressivamente desta ideia um vector dominante de uma estratégia de marketing estrutural." (CEO, 2004, II parte - p. 11).

3.3.2 Identidade marítima

Se temos por objetivo a elaboração de um plano de comunicação estratégica, importa, antes de mais, clarificar o conceito de identidade. Efetivamente, a comunicação vai estudar e construir determinadas mensagens, que serão veiculadas por determinados canais, para atingir determinados indivíduos, organizações e comunidades (públicos-alvo). Para que a mesma seja efetiva e produza os resultados esperados, é fundamental conhecer os traços que compõem e caracterizam estes destinatários. A comunicação estratégica deve ponderar todos estes aspetos e prever as diferentes interpretações das mensagens que irá transmitir. Importa ter em conta que o público-alvo recetor (grupo ou indivíduo) tem uma identidade, e que será de acordo com esta que a mensagem será interpretada. Importa, também, ter em conta que em qualquer comunicação existe ruído, provocado naturalmente por outras fontes emissoras próximas, colaborativas ou concorrentes. E que a própria mensagem pode, no limite, ser aproveitada, transformada ou manipulada por grupos de interesses (com agendas e identidades próprias), estando a comunicação exposta a possível deturpação do seu sentido original. O emissor tem, antes de mais, que estar preparado para as diferentes interpretações, sendo condição essencial que estude, compreenda, e conheça as identidades dos espaços onde pretende impactar.

Existem muitas definições para identidade. Ouvimos falar com frequência de identidade coletiva, identidade individual, identidade cultural, identidade visual, identidade da marca, identidade de um país, identidade corporativa, identidade algébrica, identidade de género, falsa identidade, entre outras manifestações de afirmação e de caracterização. Talvez pela diversidade de expressões associadas, a dimensão da identidade não seja de fácil interpretação, pelo que vale a pena esclarecer alguns aspetos fundamentais.

A palavra identidade tem origem no termo em latim *identitas*, e possui a classificação gramatical de substantivo feminino. De uma forma resumida, e no âmbito do projeto

desenvolvido, a identidade representa todos os traços de um indivíduo, de uma organização ou de uma comunidade. A identidade pessoal define um indivíduo e permite que possa ser reconhecido. Inclui as características sociais, culturais e profissionais, de raça e de género, algumas naturalmente herdadas, outras adquiridas ou gradualmente construídas. A identidade define que a pessoa é a mesma pessoa a cada momento, embora, contraditoriamente, se reconheça que está em permanente evolução e mudança. Para Gil (2009, p. 10), identidade é “(...) o surgir do rosto do eu, como condição de possibilidade de afirmação de todos os atributos ‘mundanos’ do indivíduo, da afirmação deste como sujeito (...)”.

A identidade coletiva de um grupo ou povo, integra fatores como a sua língua, origem, história, tradições, cultura, que se desmultiplicam em características que se podem identificar como físicas ou psicológicas. É frequente encontrarmos aspetos comuns nas atitudes dos indivíduos de um determinado grupo, que conduzem à formação de estereótipos, muitas vezes assentes mais em memórias, hábitos e mimetismo social, do que em realidades concretas. Por isso se diz que (todos) os portugueses são assim, desta ou daquela maneira. Segundo Ruão (2017, p. 52):

“(1) a identidade de uma organização é o que é percebido pelos seus membros como essencial para esta; (2) é o que a torna distinta de outras (pelo menos aos olhos dos trabalhadores); (3) e é o que é percebido pelos seus membros como a característica que mantém e desenvolve a ligação entre o presente e o passado da organização (e presumivelmente o seu futuro). Tratar-se-ia, pois, de um esquema de classificação criado pelas organizações, à semelhança do que acontece com os indivíduos, que lhes permitiria decidir quem são, localizando-se elas próprias nesse esquema.”

A questão da identidade assume particular relevância na construção de mensagens de comunicação. De facto, uma mesma mensagem pode ter efeitos colaterais, com distorção ou interpretação negativa, quando passada por filtros de identidade incluindo a religião, tradições, culturas organizacionais e personalidades individuais.

“Deve prestar-se particular atenção à preparação da mensagem, já que nem sempre a mensagem difundida é a mensagem percebida. O público, com efeito, é composto por indivíduos que vivem em contextos de relação diferentes e a mensagem deverá passar não apenas através de filtros pessoais (história, cultura, convicções), mas também através das redes sociais e amiúde a mediação de terceiros pode modificar ou distorcer aquilo que para o emissor da mensagem devia ser o significado. Cada

significado está, portanto, sujeito a interpretações emocionais da parte das pessoas que a recebem.” (Caccioto, 2011, p. 118).

3.3.3 Comunicação estratégica

No âmbito do projeto desenvolvido, estratégia significa o pensar contínuo e a antecipação de cenários em ambiente organizacionais, e a construção de diferenciação de posicionamento (a forma como a organização é vista) que assegure vantagens competitivas a longo prazo. A comunicação estratégica está alinhada com a estratégia organizacional, como definem Argenti, Howell e Beck (2005, p. 83) “We define strategic communication as communication aligned with the company’s overall strategy, to enhance its strategic positioning.”. A comunicação estratégica está centrada nos públicos-alvo (os recetores das mensagens) previamente definidos, procurando atingir um objetivo global da organização. Porém, a comunicação estratégica não é um canal unívoco, não se limita a falar para um público; faz antes parte de um diálogo permanente em que escuta e valoriza todas as vozes, procurando preservar uma cultura e identidade organizacional única, e impulsionar as transformações que considera adequadas.

A comunicação estratégica ultrapassa as fronteiras do marketing e da comunicação de marketing, escapando à visão redutora destas últimas, normalmente orientada a marcas, produtos, objetivos comerciais, resultados de vendas e com apenas um público-alvo: os clientes. Efetivamente a comunicação estratégica é uma função de gestão de topo, assumida e vivida pela equipa de liderança e estreitamente ligada à estratégia da organização, orientada a todos os *stakeholders* (partes interessadas) e comunidade onde opera, não podendo nem devendo ser delegada a um departamento de comunicação. A comunicação estratégica inclui assim comunicação de marketing, mas não de forma exclusiva. De facto, a comunicação estratégica pode ser considerada o somatório de todas as estratégias de comunicação parciais, uma comunicação integrada (Grigorescu e Lupu, 2015, p. 479-480), entre as quais se inclui a comunicação externa (relações públicas, comunicação de marketing, comunicação financeira, comunicação para imprensa, etc.), e a comunicação interna (recursos humanos, parceiros, etc.).

As organizações dependem totalmente do ambiente interno e externo, em termos políticos, culturais, concorrenciais e sociais, pelo que a comunicação estratégica deve ter em conta e interagir com todos os seus *stakeholders*, internos e externos, e não apenas com os tradicionais públicos-alvo. Efetivamente, a organização é vista por audiências que

ela mesmo pode desconhecer, e cujos interesses, interpretações e dinâmicas são diferenciadas e mutáveis, podendo influenciar a organização de forma positiva ou negativa. A comunicação estratégica deve assim procurar construir uma imagem positiva e única, assim como uma elevada notoriedade e sólida reputação junto de todos os *stakeholders*. Entre estes podemos incluir os clientes, os colaboradores, os fornecedores, a concorrência, a comunidade, e muitos outros. Importa evidenciar que a imagem institucional ou empresarial não é propriedade da organização, antes pertence aos seus *stakeholders*. Efetivamente, a imagem da organização é a interpretação que estes fazem da mesma, o que sentem, o que opinam e o que creem que a organização é. E as perceções são construídas não apenas pelo que a organização comunica e pela utilização dos produtos ou serviços que comercializa, mas também pela expressão e influência da comunidade, dos amigos, dos influenciadores, dos peritos, da concorrência, e de outros meios de comunicação.

Por esta razão, se a organização não assegurar e cuidar da sua comunicação estratégica, deixa um espaço livre para a proliferação de outras mensagens e imagens, e eventualmente caminho livre para a ocupação do seu território de estratégia, por parte de outras organizações, que poderão assim aproveitar pontos fracos por omissão.

Como referido previamente, a comunicação estratégica engloba várias estratégias de comunicação parciais, uma comunicação integrada que é, afinal, sinónimo de comunicação estratégica (Grigorescu e Lupu, 2015, p. 480). A comunicação estratégica deve assegurar que todas comunicam de forma harmoniosa a “uma só voz”, integrada e consistente, contando a mesma e única história, suportando a estratégia única da organização e com uma perspetiva de longo prazo, mais proactiva e menos reativa.

3.3.4 Públicos-alvo e objetivos da comunicação

Uma efetiva comunicação estratégica do Direito e da economia do mar deve difundir as suas mensagens para dois grandes públicos-alvo:

- Públicos internos, dentro das atuais organizações públicas portuguesas;
- Públicos externos, nas empresas, nas escolas, nas associações, nos grupos de interesse, em Portugal e no mundo.

Os alvos internos têm absoluta prioridade, devendo receber mensagens construídas com objetivos específicos. Pretende-se aqui informar, sensibilizar e inspirar as estruturas de colaboradores das instituições públicas, de alguma forma ligadas à economia do mar,

motivando-as a aprender e a conhecer o seu valor, para que possam transformar-se em embaixadores do mar no seu dia a dia, no trabalho desenvolvido em equipa e nas relações com o público em geral. Os alvos internos incluem ministérios, secretarias de estado, direções-gerais, serviços públicos, câmaras municipais, juntas de freguesia, escolas, universidades, entre outras. Os alvos externos são vastos e incluem o público em geral, as empresas, as escolas e universidades, as associações, as organizações não governamentais, as fundações, os influenciadores, os grupos de interesse, a comunicação social, os investidores, os financeiros, os prescritores, os líderes de opinião, os decisores, os sindicatos, entre muitos outros. Segundo Cunha (2011, p. 129), “As oportunidades estão aí, no mar, mas não poderão ser aproveitadas sem a aposta do governo do país, sem o investimento das empresas e sem a adesão da sociedade em geral.”.

Identificados e delimitados os públicos-alvo, importa definir objetivos claros para a comunicação. Sem o estabelecimento de objetivos não pode existir liderança, controlo e otimização de operações. Drucker (2006, p. 183) clarifica que “Os objetivos não são o destino; são a direção. Não são ordens; são compromissos. Não determinam o futuro; são uma forma de mobilizar os recursos e energia do negócio para a construção do futuro.”.

A comunicação estratégica da economia do mar, tendo em conta a atual Estratégia Nacional para o Mar, deve ter, pelo menos, os seguintes objetivos gerais de comunicação: (1) reforçar a identidade marítima, cultura e valores; (2) promover a imagem de marca Portugal é mar; (3) informar, divulgar, dar a conhecer o mar; (4) sensibilizar, inspirar, mobilizar pessoas e organizações; (5) partilhar experiências, factos, evidências; (6) dinamizar atividades coletivas (eventos); (7) promover oportunidades de investimento; e (8) apoiar iniciativas e empreendedorismo.

O alcance dos objetivos de comunicação pode ser facilitado se for pensada e construída uma marca e uma estratégia de gestão da marca (*branding*), cuja ideia central esteja perfeitamente alinhada com o desígnio, a missão, a visão, e o propósito da organização ou política pública. A marca está sempre presente, no centro de cada comunicação, seja qual for o canal utilizado. Porém, a marca não pertence à organização – pertence ao público-alvo que impacta. Não é o que pensamos dela que importa, mas antes a interpretação que lhe é dada pelo recetor. Segundo Fox (2007, p. 29), “Tem de adorar a sua marca e viver a sua marca. O sangue da marca tem de correr nas suas veias.” De facto, a marca é identidade, cultura, história, posicionamento, imagem, autenticidade, emoção, longevidade, personalidade.

3.4 DIREITO DO MAR

O Direito do mar é parte importante do Direito Internacional Público. Está centrado nos espaços marítimos, sendo baseado em Tratados, acordos e regulamentos de carácter internacional público, tendo como referência os Estados e as organizações internacionais. Tem como objetivo regular em todos os aspetos, os recursos do mar e os usos dos oceanos, incluindo os direitos de navegação, limites do mar, jurisdição económica, conservação e gestão de recursos marinhos vivos, proteção do meio marinho, recursos não vivos, segurança marítima e ilícitos, pesquisa marítima, litígios entre Estados, achados arqueológicos, entre outros.

3.4.1 Evolução histórica do Direito do mar

Na Antiguidade Clássica e na Idade Média, o espaço marítimo era considerado domínio público com o correspondente Direito de jurisdição por parte de um Estado. Embora não fosse reconhecido um direito de propriedade, afirmava-se na altura que o mar pertencia ao Estado *quoad Jurisdictionem et protectionem*. “O Direito das gentes criara a distinção tanto das terras como dos mares e qualquer Estado podia (...) apropriar-se de uma parte do mar e exercer direitos sobre ela com exclusão dos outros Estados.” (Ferreira, 2006). Quando Portugal iniciou os Descobrimentos, com a tomada de Ceuta no ano de 1415, procurou continuar a aplicar o mesmo conceito, reclamando a jurisdição e domínio dos espaços marítimos nunca antes navegados, defendendo assim uma política de *Mare Clausum* (mar fechado com jurisdição atribuída a um Estado, sendo vedado a outros). Nesta época, a principal fonte do Direito Internacional era o Papa, através da atribuição de bulas pontifícias. Estas consistiam num alvará passado pelo Papa ou Pontífice católico, e tinham força de lei eclesiástica. Um exemplo desta situação é evidenciado pela obtenção de Portugal, em 1454, de uma bula que em se estabelecia “que as terras e mares já conquistados ou as conquistas, possuídas ou a possuir pertencem para o futuro, e perpetuamente, aos reis de Portugal e como propriedade exclusiva” (Ferreira, 2006). Em 1481, em acordo de Portugal com Castela, o Papa concedeu uma nova bula que dividia terras descobertas e a descobrir, entre as duas partes (Tratado de Alcáçovas-Toledo). Seguiram-se os Tratados de Tordesilhas (1494) e o Tratado de Saragoça (1529), ambos com objetivos semelhantes ao primeiro. Naturalmente esta situação provocava

enorme instabilidade com outros Estados que se viam privados de espaços e de oportunidades de comércio, levando a vários e graves conflitos.

Em 1604, o jurista holandês Hugo Grotius formulou uma extensa defesa sobre os direitos dos Estados sobre o mar. Na obra intitulada "*De Mare Liberum*" ("Sobre o Mar Livre"), Grotius defendia o princípio de que o mar era um território internacional e que todas as nações eram livres de o utilizar para comércio, contestando a autoridade do Papa no Direito Internacional.

A posição de Grócio foi contestada pelo padre Serafim de Freitas que, em 1625, publicou a obra "*De Iusto Imperio Lusitanorum Asiático*" ("Do Justo Império Asiático dos Portugueses") rebatendo passo a passo os argumentos do jurista holandês.

A Inglaterra, em competição cerrada com os Países Baixos pelo domínio do comércio mundial, opôs-se à ideia de Grócio de *Mare Liberum*, e reclamou a soberania sobre as águas que rodeavam as ilhas Britânicas. Para sustentar os seus argumentos, os ingleses basearam-se nos argumentos do Jurista John Selden. Na obra "*Mare Clausum*" (1635), Selden procurou provar que o mar era na prática tão passível de ser apropriado quanto o território terrestre. Por esta nova interpretação, o mar era equiparado a um território continental e, como tal, podia ser conquistado.

Entretanto, a conjuntura internacional exigia o fim da política do *Mare Clausum* e a liberdade dos mares, como condição essencial para o desenvolvimento do comércio marítimo internacional. Na controvérsia gerada pelo conflito entre as visões de *Mare Clausum* e de *Mare Liberum*, os Estados marítimos acabariam por moderar as suas exigências de domínio marítimo, baseando-se no princípio de que o território se estendia para o largo a partir de terra.

Uma base sustentável foi encontrada em 1702, por um jurista da lei internacional holandesa - Cornelius Van Bynkershoek. Este introduziu a ideia do Mar Territorial, propondo que uma nação controlasse o máximo de mar que pudesse defender a partir da sua costa. As nações marítimas concordaram que essa distância seria de três milhas, o alcance de um tiro de canhão em terra.

A procura por novas fontes energéticas após o término da Segunda Guerra Mundial, em agosto de 1945, levou vários Estados a dirigirem a atenção para os potenciais recursos naturais contidos no leito do mar. A fronteira marítima com base na geologia do fundo

marinho foi reclamada, pela primeira vez, numa proclamação³² emitida pelo Presidente dos Estados Unidos Harry Truman, no mês de setembro de 1945, para tirar proveito dos avanços na tecnologia de mineração que permitiram a perfuração em águas profundas e um novo acesso aos recursos naturais. A Proclamação Truman reivindicou que todos os recursos na plataforma continental dos Estados Unidos (a formação geológica subaquática que se estende a partir da massa de terra do país) pertenciam ao país. A Proclamação Truman marcou o início da construção jurídica do conceito da plataforma continental. O Estado costeiro passou a ter um direito original, natural e exclusivo sobre a plataforma continental, precisamente, por esta ser considerada como parte integrante do território costeiro. A proclamação feita pelos Estados Unidos da América foi seguida por vários Estados.

Entretanto, a Organização das Nações Unidas (ONU) viria a nascer oficialmente a 24 de outubro de 1945, data em que a sua Carta foi ratificada pela maioria dos 51 Estados Membros fundadores. A ONU fomenta a união de todas as nações do mundo em prol da paz e do desenvolvimento, com base nos princípios de justiça, dignidade humana e bem-estar de todos, sendo atualmente composta por 193 Estados-Membros.

O debate e o desenvolvimento do Direito do mar viriam a realizar-se sob os auspícios desta organização. Efetivamente, apesar de todos os desenvolvimentos e afirmações unilaterais, durante muito tempo, as normas e regras do Direito do Mar não estiveram definidas. A codificação das mesmas ganhou alento sob o patrocínio das Nações Unidas, tendo-se concluído quatro Tratados em Genebra, em 1958, fruto da 1ª Conferência sobre o Direito do Mar, iniciada em 1956³³. Estes Tratados incluíram: (1) a Convenção sobre mar territorial e a zona contígua; (2) a Convenção sobre a plataforma continental; (3) a Convenção sobre o alto-mar; (4) e a Convenção sobre pesca e conservação dos recursos vivos do alto-mar.

A Convenção sobre o mar territorial e a zona contígua (1958), definiu que a soberania do Estado se estendia, para além do seu território e das suas águas interiores, a uma zona de mar adjacente às suas costas, designada por mar territorial. Definiu também as

³² *Proclamation 2667—Policy of the United States With Respect to the Natural Resources of the Subsoil and Sea Bed of the Continental* [Em linha]. [Consult. 30 jan. 2019]. Disponível em WWW: <URL: <https://www.presidency.ucsb.edu/documents/proclamation-2667-policy-the-united-states-with-respect-the-natural-resources-the-subsoil#axzzlXRnqKwxb>>.

³³ *The United Nations Convention on the Law of the Sea (A historical perspective)* [Em linha]. [Consult. 30 jan. 2019]. Disponível em WWW: <URL: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/convention_historical_perspective.htm>.

condições em que a mesma poderia ser exercida, explicitando que a soberania do Estado ribeirinho se estendia ao espaço aéreo superior ao mar territorial, e bem assim ao leito e ao subsolo deste mar. Definiu também a construção das linhas de base, a partir das quais se poderiam definir os limites das diferentes zonas marítimas, mas não definiu a distância do limite do mar territorial às mesmas. Definiu sim, no n.º 2 do artigo 24, o limite da zona contígua - uma zona do alto-mar contígua ao seu mar territorial – “A zona contígua não pode estender-se para além de doze milhas a partir da linha de base que serve de ponto de partida para medir a largura do mar territorial.” (esta distância viria a ser alterada para as 24 milhas, na Convenção de Montego Bay, 1982).

A Convenção sobre a plataforma continental (1958) definiu o conceito de plataforma continental, de acordo com o disposto no artigo 1.º: “O leito do mar e o subsolo das regiões submarinas adjacentes às costas mas situadas fora do mar territorial até uma profundidade de 200 m ou, para além deste limite, até ao ponto onde a profundidade das águas sobrejacentes permita a exploração dos recursos naturais das ditas regiões; O leito do mar e o subsolo das regiões submarinas análogas que são adjacentes às costas das ilhas.” Explicitou também que o Estado ribeirinho exercia direitos soberanos sobre a plataforma continental, com o fim da sua exploração e da extração dos seus recursos naturais. Não foi definida a distância limite a partir das linhas de base (esta distância, viria a ser definida para as 200/350 milhas na Convenção de Montego Bay. A definição de plataforma continental foi também alterada).

Em 1960 realizou-se a 2ª Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, da qual não resultaram novos acordos.

3.4.2 Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM)

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), foi adotada em Montego Bay, Jamaica, em 30 de abril de 1982, fruto da 3ª Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. Foram necessárias nove árduas sessões, ocorridas entre 1974 e 1982, até se conseguir a efetiva assinatura da Convenção de Montego Bay, procurando-se um consenso entre os Estados em relação a um sistema para a solução de controvérsias no mar.

Esta Convenção define os direitos e responsabilidades dos Estados, no que diz respeito à utilização e exploração dos mares e oceanos, estabelecendo diretrizes para as empresas, o ambiente e a gestão dos recursos naturais marinhos, que pretendem facilitar

as comunicações internacionais e promover o uso pacífico dos mares e oceanos, a utilização equitativa e eficiente dos seus recursos, a conservação dos recursos vivos e o estudo, a proteção e a preservação do meio marinho. A Convenção entrou em vigor em 16 de novembro de 1994, tendo substituído os quatro Tratados celebrados em Genebra em 1958. Com a aprovação da Convenção em 1982, foram criados 3 órgãos para vigiar o seu cumprimento, encontrando-se em pleno funcionamento:

- A Autoridade Internacional para os Fundos Marinhos³⁴ (*ISA International Seabed Authority*), sediada em Kingston, Jamaica;
- O Tribunal Internacional do Direito do Mar³⁵ (*ITLOS International Tribunal for the Law of the Sea*), sediado em Hamburgo, Alemanha;
- A Comissão de Limites da Plataforma Continental³⁶ (*CLCS Commission on the Limits of the Continental Shelf*), instalada na Sede das Nações Unidas em Nova Iorque.

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM) trouxe inovações em matéria de Direito do mar, consolidando costumes internacionais e textos esparsos, clarificou situações controversas, modernizou conceitos e, entre os muitos avanços, estabeleceu a largura máxima para o mar territorial em 12 milhas, criou a chamada zona económica exclusiva (ZEE) e introduziu o conceito de “área”, entre muitos outros pontos importantes.

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar foi já ratificada por 167 países e pela União Europeia³⁷. Foi aprovada para ratificação por Portugal em 1997, através da Resolução da Assembleia da República 60-B/97, e ratificada através do Decreto do Presidente da República n.º 67-A/97.

Não deixa de ser relevante sublinhar que Portugal, conforme disposto na Lei n.º 33/77, tinha já em 1977 estabelecido a largura do mar territorial português em 12 milhas marítimas, antecipando-se à assinatura da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. Estabeleceu igualmente uma zona económica exclusiva “cujo limite exterior é uma linha em que cada ponto se encontra a uma distância de 200 milhas marítimas do

³⁴ *Autoridade Internacional para os Fundos Marinhos* [Em linha]. [Consult. 30 jan. 2019]. Disponível em WWW: <URL: <https://www.isa.org.jm/>>.

³⁵ *Tribunal Internacional do Direito do Mar* [Em linha]. [Consult. 2 fev. 2019]. Disponível em WWW: <URL: <https://www.itlos.org/>>.

³⁶ *Comissão de Limites da Plataforma Continental* [Em linha]. [Consult. 2 fev. 2019]. Disponível em WWW: <URL: https://www.un.org/Depts/los/clcs_new/clcs_home.htm>.

³⁷ *Chronological lists of ratifications of, accessions and successions to the Convention and the related Agreements* [Em linha]. [Consult. 2 fev. 2019]. Disponível em WWW: <URL: https://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_agreements.htm>.

ponto mais próximo da linha de base a partir da qual se mede a largura do mar territorial português.”. A Lei n.º 33/77 viria a ser revogada pela Lei n.º 34/2006, que determinou a extensão das zonas marítimas sob soberania ou jurisdição nacional e os poderes que o Estado Português nelas exerce, “(...) em conformidade com os princípios e normas do direito internacional, designadamente os previstos na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, de 10 de dezembro de 1982.”

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM) é constituída por dezassete Partes e nove Anexos, de acordo com a estrutura que se apresenta de seguida:

- PARTE I – Introdução – Artigo 1;
- PARTE II - Mar territorial e zona contígua – Artigos 2 a 33;
- PARTE III - Estreitos utilizados para a navegação internacional – Artigos 34 a 45;
- PARTE IV - Estados arquipélagos – Artigos 46 a 54;
- PARTE V - Zona económica exclusiva – Artigos 55 a 75;
- PARTE VI - Plataforma continental – Artigos 76 a 85;
- PARTE VII – Alto-mar – Artigos 86 a 120;
- PARTE VIII - Regime das ilhas – Artigo 121;
- PARTE IX - Mares fechados ou semifechados – Artigos 122 e 123;
- PARTE X - Direito de acesso ao mar e a partir do mar dos Estados sem litoral e liberdade de trânsito – Artigos 124 a 132;
- PARTE XI- A área – Artigos 133 a 191;
- PARTE XII - Proteção e preservação do meio marinho – Artigos 192 a 237;
- PARTE XIII - Investigação científica marinha – Artigos 238 a 265;
- PARTE XIV - Desenvolvimento e transferência de tecnologia marinha – Artigos 266 a 278;
- PARTE XV - Solução de controvérsias – Artigos 279 a 299;
- PARTE XVI - Disposições gerais – Artigos 300 a 304;
- PARTE XVII - Disposições finais – Artigos 305 a 320;
- ANEXO I – Espécies altamente migratórias (lista);
- ANEXO II – Comissão de Limites da Plataforma Continental – 9 Artigos;
- ANEXO III – Condições básicas para a prospeção, exploração e aproveitamento (dos recursos na área) – 22 Artigos;

- ANEXO IV – Estatuto da empresa (órgão da Autoridade³⁸ que deve realizar diretamente atividades na área) – 13 Artigos;
- ANEXO V – Conciliação – 14 Artigos;
- ANEXO VI – Estatuto do Tribunal Internacional do Direito do Mar – 41 Artigos;
- ANEXO VII – Arbitragem – 13 Artigos;
- ANEXO VIII – Arbitragem especial – 5 Artigos;
- ANEXO IX – Participação de organizações internacionais – 8 Artigos.

Conforme definido pelas Nações Unidas, a Lei do Mar (*Law of the Sea*) inclui, além da CNUDM, os seguintes Acordos e Protocolos:

- ACORDO relativo à aplicação da parte XI da Convenção (1994);
- ACORDO Relativo à Conservação e Gestão das Populações de Peixes Transzonais e das Populações de Peixes Altamente Migradores (1995; entrou em vigor em 2001);
- ACORDO sobre os Privilégios e Imunidades do Tribunal Internacional do Direito do Mar (1997; entrou em vigor em 2001);
- PROTOCOLO sobre os Privilégios e Imunidades da Autoridade Internacional para os Fundos Marinhos (1998; entrou em vigor em 2003).

O Secretário-Geral das Nações Unidas é o depositário de mais de 560 Tratados multilaterais que abrangem uma ampla gama de assuntos, como direitos humanos, desarmamento e proteção do meio ambiente. A informação encontra-se publicada na plataforma *United Nations Treaty Collection*³⁹, estando organizada em vários capítulos. A Lei do Mar é abordada no capítulo XXI, onde se encontra informação detalhada sobre o estado dos Tratados, incluindo os respectivos Acordos e Protocolos.

3.4.3 Espaços e fronteiras marítimas

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM) definiu os diferentes espaços marítimos de forma precisa. Atualmente, mesmo os países não signatários da Convenção, adotam e respeitam os seus conceitos e definições que, dada a sua importância, se apresentam de seguida.

³⁸ Autoridade Internacional para os Fundos Marinhos (ISA International Seabed Authority) [Em linha]. [Consult. 3 fev. 2019]. Disponível em WWW: <URL: <https://www.isa.org.jm/>>.

³⁹ *Multilateral Treaties Deposited with the Secretary-General. CHAPTER XXI: Law of the Sea* [Em linha]. [Consult. 3 fev. 2019]. Disponível em WWW: <URL: <https://treaties.un.org/Pages/Treaties.aspx?id=21&subid=0&lang=en&clang=en>>.

As águas interiores incluem as águas dos rios, lagos, lagoas e canais do território nacional, interiores às linhas de origem da medição do mar territorial, sendo a soberania do Estado costeiro plenamente exercida nestas águas.

O mar territorial é definido como uma zona de mar adjacente ao território e além das águas interiores e, no caso do Estado arquipélago (como por exemplo as Filipinas), das águas arquipelágicas, sobre as quais se estende a soberania do Estado costeiro. O seu limite é fixado em 12 milhas náuticas a partir da linha de baixa-mar ao longo da costa. A soberania do Estado é exercida não só sobre o mar territorial, mas também sobre o espaço aéreo, o leito e vida marinha e o subsolo desse mar. Entretanto, os navios de qualquer bandeira, terão o direito de passagem inocente (a passagem é considerada inofensiva desde que não seja prejudicial à paz, à boa ordem ou à segurança do Estado costeiro), podendo atravessar as águas do mar territorial desde que o façam de maneira rápida e ininterrupta.

A zona contígua estende-se a até 12 milhas náuticas além do limite exterior do mar territorial, tendo o Estado costeiro o direito de adotar medidas de fiscalização, de forma a evitar e reprimir as infrações às leis e regulamentos aduaneiros, fiscais, de imigração ou sanitários no seu território ou no seu mar territorial.

A zona económica exclusiva (ZEE) constitui uma zona situada além do mar territorial e a ele adjacente, que se estende até 200 milhas náuticas, da linha da costa a partir da qual se mede a largura do mar territorial. De realçar que, nos Estados que dispõem de uma zona económica exclusiva, esta abrange normalmente a zona contígua. Na zona económica exclusiva, o Estado costeiro tem direitos de soberania para fins de exploração e aproveitamento, conservação e gestão dos recursos biológicos e minerais, das águas sobrejacentes ao leito do mar, do leito do mar e no seu subsolo. Tem também direitos de soberania no que se refere a outras atividades relacionadas com a exploração e aproveitamento da zona para fins económicos, como a produção de energia a partir da água, das correntes e dos ventos. Tem ainda jurisdição, no que se refere à colocação e utilização de ilhas artificiais, instalações e estruturas; investigação científica marinha; proteção e preservação do meio marinho; e outros direitos e deveres previstos na Convenção.

A pesca deve ser praticada dentro dos limites de captura exigidos para a preservação das espécies, cuja reprodução esteja gravemente ameaçada, cabendo-lhe a autorização, mediante licença, para que outros países completem o nível de captura recomendada pelos

organismos internacionais, estabelecendo as quotas, o período de tempo em que a pesca ocorrerá e as espécies que poderão ser capturadas. De sublinhar que, nesta área, qualquer outro Estado goza do direito de navegação e sobrevoo, cabendo-lhe ainda, a liberdade de instalação de cabos e dutos submarinos. Sobre o direito de liberdade de navegação na ZEE, a Convenção deixou uma lacuna interpretativa, pois não esclareceu se essa liberdade, perfeitamente definida pelo artigo 58.º, permite ou não a realização de manobras e exercícios militares por outros Estados que não o costeiro.

A plataforma continental de um Estado costeiro, conforme previsto no n.º 1 do artigo 76.º da Convenção:

“(...) compreende o leito e o subsolo das áreas submarinas que se estendem além do seu mar territorial, em toda a extensão do prolongamento natural do seu território terrestre, até ao bordo exterior da margem continental ou até uma distância de 200 milhas marítimas das linhas de base a partir das quais se mede a largura do mar territorial, nos casos em que o bordo exterior da margem continental não atinja essa distância”.

No domínio das ciências da terra, a plataforma continental corresponde, no essencial, à parte submersa dos continentes. De uma forma geral, diz respeito à porção dos fundos marinhos com início na linha de costa, a qual desce com um declive suave até uma profundidade média entre os 200 e os 300 metros, na transição com o talude continental.

O Estado costeiro exerce direitos de soberania sobre a plataforma continental para efeitos de exploração e aproveitamento dos seus recursos naturais, incluindo os minerais e outros recursos não vivos do leito do mar e subsolo, bem como os organismos vivos pertencentes a espécies sedentárias, isto é, aquelas que no período de captura estão imóveis no leito do mar ou no seu subsolo ou só podem mover-se em constante contacto físico com esse leito ou subsolo. Estes direitos são exclusivos, no sentido de que, se o Estado costeiro não explora a plataforma continental ou não aproveita os recursos naturais da mesma, ninguém pode empreender estas atividades sem o expresse consentimento desse Estado. Os direitos do Estado costeiro sobre a plataforma continental não afetam o regime jurídico das águas sobrejacentes ou do espaço aéreo acima dessas águas.

O exercício dos direitos do Estado costeiro sobre a plataforma continental, não deve afetar a navegação ou outros direitos e liberdades dos demais Estados, previstos na Convenção, nem ter como resultado uma ingerência injustificada neles. Todos os Estados têm o direito de colocar cabos e ductos submarinos na plataforma continental. Sob reserva

do seu direito de tomar medidas razoáveis para a exploração da plataforma continental, o aproveitamento dos seus recursos naturais e a prevenção, redução e controlo da poluição causada por ductos, o Estado costeiro não pode impedir a colocação ou a manutenção dos referidos cabos ou ductos. O traçado da linha para a colocação de tais ductos na plataforma continental fica sujeito ao consentimento do Estado costeiro. Tem ainda jurisdição, no que se refere à colocação e utilização de ilhas artificiais, instalações e estruturas sobre a plataforma continental. Adicionalmente, o Estado costeiro tem o direito exclusivo de autorizar e regulamentar as perfurações na plataforma continental, quaisquer que sejam os fins.

O alto-mar é um conceito de Direito do mar e compreende todas as partes do mar não incluídas na zona económica exclusiva, no mar territorial ou nas águas interiores de um Estado, nem nas águas arquipelágicas de um Estado arquipélago. Por outras palavras, alto mar é o conjunto das zonas marítimas que não se encontram sob jurisdição de nenhum Estado. Foi reafirmado o princípio da liberdade de navegação para os navios de todos os Estados, tenham ou não litoral, sendo inaceitável, nos termos da Convenção, que este ou aquele Estado pretenda submeter qualquer parte do alto-mar à sua soberania. O alto-mar está assim aberto a todos os Estados, quer costeiros quer sem litoral e nos termos da Convenção, incluindo liberdade de navegação; liberdade de sobrevoo; liberdade de pesca; liberdade de colocar cabos e ductos submarinos; liberdade de construir ilhas artificiais e outras instalações permitidas pelo direito internacional; liberdade de pesca; e liberdade de investigação científica.

O limite interior do alto-mar corresponde ao limite exterior da zona económica exclusiva, que é fixado a no máximo 200 milhas náuticas da costa. No artigo 86.º da CNUDM, integrante da parte VII relativa ao alto-mar, é estipulado que:

“As disposições da presente parte aplicam-se a todas as partes do mar não incluídas na zona económica exclusiva, no mar territorial ou nas águas interiores de um Estado, nem nas águas arquipelágicas de um Estado arquipélago. O presente artigo não implica limitação alguma das liberdades que gozam todos os Estados na zona económica exclusiva de acordo com o artigo 58.º” (Artigo 58.º - Direitos e deveres de outros Estados na zona económica exclusiva).

Para a Área, definida na Convenção com o significado de “leito do mar, os fundos marinhos e o seu subsolo além dos limites da jurisdição nacional”, foi estabelecido um regime jurídico distinto. De acordo com a Convenção:

“(…) os fundos marinhos e oceânicos e o seu subsolo para além dos limites da jurisdição nacional, bem como os respetivos recursos, são património comum da humanidade e que a exploração e o aproveitamento dos mesmos fundos serão feitos em benefício da humanidade em geral, independentemente da situação geográfica dos Estados”.

Assim, enquanto para o alto-mar foi estipulado o regime de liberdade, uma mudança fundamental ocorreu em relação à Área. Embora situados além das áreas de jurisdição nacional, o leito do mar, os fundos marinhos e o seu subsolo não são livres, tendo sido considerados património comum da humanidade. Assim, nenhum Estado pode reivindicar ou exercer soberania ou direitos de soberania sobre qualquer parte da Área ou dos seus recursos; nenhum Estado ou pessoa jurídica, singular ou coletiva, pode apropriar-se de qualquer parte da área ou dos seus recursos; não serão reconhecidos tal reivindicação ou exercício de soberania ou direitos de soberania nem tal apropriação.

A este espaço marítimo, um dos mais controversos na aceitação da Convenção, devido às oportunidades de extração dos seus minerais (recursos minerais sólidos, líquidos ou gasosos *in situ* na área, no leito do mar ou no seu subsolo, incluindo os nódulos polimetálicos), foi dedicada a Parte XI da Convenção, estabelecendo uma Autoridade Internacional dos Fundos Marinhos (ISA) para autorizar a exploração do fundo do mar e a mineração, recolhendo e distribuindo *royalties*. Segundo definido nesta Parte, as atividades da área devem ser realizadas em benefício da humanidade em geral, independentemente da situação geográfica dos Estados, costeiros ou sem litoral, e tendo particularmente em conta os interesses e as necessidades dos Estados em desenvolvimento e dos povos que não tenham alcançado a plena independência ou outro regime de autonomia reconhecido pelas Nações Unidas. A Autoridade, através de mecanismo apropriado, numa base não discriminatória, deve assegurar a distribuição equitativa dos benefícios financeiros e dos outros benefícios económicos resultantes das atividades na Área.

3.4.4 Solução de controvérsias

A solução de controvérsias relativa à interpretação ou aplicação da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), é abordada em detalhe na Parte XV e nos Anexos V, VI, VII e VIII desta Convenção. Remete ainda para o Direito Internacional

estabelecido em outros Tratados, como referenciado no seu Artigo 301.º (Utilização do mar para fins pacíficos):

“No exercício dos seus direitos e no cumprimento das suas obrigações nos termos da presente Convenção, os Estados Partes devem abster-se de qualquer ameaça ou uso da força contra a integridade territorial ou a independência política de qualquer Estado, ou de qualquer outra forma incompatível com os princípios de direito internacional incorporados na Carta das Nações Unidas⁴⁰.”

A Parte XV da CNUDM prevê duas vias de solução de controvérsias: (1) procedimentos de decisão não vinculante (seção 1 - artigos 279 a 285); e (2) procedimentos compulsórios conducentes a decisões obrigatórias (seção 2 – artigos 286 a 299). A solução de controvérsias por procedimentos de decisão não vinculante é sustentada pelo Artigo 279.º (Obrigação de solucionar controvérsias por meios pacíficos) e estabelece:

“Os Estados Partes devem solucionar qualquer controvérsia entre eles relativa à interpretação ou aplicação da presente Convenção por meios pacíficos, de conformidade com o n.º 3 do artigo 2.º da Carta da Nações Unidas e, para tal fim, procurar uma solução pelos meios indicados no n.º 1 do artigo 33.º da Carta.”

Os artigos referenciados na Carta das Nações Unidas estabelecem:

“Artigo 2.º número 3 - Os membros da Organização deverão resolver as suas controvérsias internacionais por meios pacíficos, de modo a que a paz e a segurança internacionais, bem como a justiça, não sejam ameaçadas;”

“Artigo 33.º número 1 - As partes numa controvérsia, que possa vir a constituir uma ameaça à paz e à segurança internacionais, procurarão, antes de tudo, chegar a uma solução por negociação, inquérito, mediação, conciliação, arbitragem, via judicial, recurso a organizações ou acordos regionais, ou qualquer outro meio pacífico à sua escolha.”

A solução de controvérsias por procedimentos de decisão não vinculante é também sustentada pelos seguintes artigos da CNUDM:

“Artigo 283.º Obrigação de trocar opiniões

1 - Quando surgir uma controvérsia entre Estados Partes relativa à interpretação ou aplicação da presente Convenção, as partes na controvérsia devem proceder sem

⁴⁰ A Carta das Nações Unidas é o Tratado que estabeleceu as Nações Unidas. Esta Organização foi criada com o objetivo de manter a paz e a segurança internacionais, desenvolvendo relações cordiais entre as nações, promovendo a cooperação e resolvendo os problemas internacionais de carácter económico, social, cultural ou humanitário.

demora a uma troca de opiniões, tendo em vista solucioná-la por meio de negociação ou de outros meios pacíficos.”

“Artigo 284.º Conciliação

1 - O Estado Parte que é parte numa controvérsia relativa à interpretação ou aplicação da presente Convenção pode convidar a outra ou outras partes a submetê-la a conciliação, de conformidade com o procedimento previsto na secção 1 do anexo V ou com outro procedimento de conciliação.”

Relativamente aos procedimentos compulsórios conducentes a decisões obrigatórias, previstos na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar para solução de controvérsias, destacam-se os seguintes artigos:

“Artigo 286.º Aplicação dos procedimentos nos termos da presente secção

Salvo o disposto na secção 3, qualquer controvérsia relativa à interpretação ou aplicação da presente Convenção, quando não tiver sido solucionada mediante a aplicação da secção 1 (artigos 276 a 285), será submetida, a pedido de qualquer das partes na controvérsia, à corte ou tribunal que tenha jurisdição nos termos da presente secção.”

“Artigo 287.º Escolha do procedimento

1 - Um Estado ao assinar ou ratificar a presente Convenção ou a ela aderir, ou em qualquer momento ulterior, pode escolher livremente, por meio de declaração escrita, um ou mais dos seguintes meios para a solução das controvérsias relativas à interpretação ou aplicação da presente Convenção:

- a) O Tribunal Internacional do Direito do Mar⁴¹, estabelecido de conformidade com o anexo VI;
- b) O Tribunal Internacional de Justiça⁴²;
- c) Um tribunal arbitral constituído de conformidade com o anexo VII;

⁴¹ O Tribunal Internacional do Direito do Mar (TIDM) é um órgão judicial independente estabelecido em 1996, pela Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. Tem como função julgar os conflitos decorrentes da interpretação e aplicação da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, constituído e funcionando de acordo com o seu Estatuto e Regulamento.

⁴² O Tribunal Internacional de Justiça (TIJ) é o principal órgão judicial das Nações Unidas, sendo constituído e funcionando em conformidade com as disposições do seu Estatuto e do seu Regulamento. Foi criado em junho de 1945, pela Carta das Nações Unidas, sendo o seu Estatuto parte integrante da mesma. Iniciou funções em abril de 1946. Tem como função, resolver, de acordo com o direito internacional, disputas legais submetidas por Estados e dar pareceres consultivos sobre questões jurídicas submetidas por órgãos das Nações Unidas e agências especializadas.

d) Um tribunal arbitral especial constituído de conformidade com o anexo VIII, para uma ou mais das categorias de controvérsias especificadas no referido anexo.”

Relativamente aos tribunais arbitrais⁴³, a CNUDM remete a informação detalhada para alguns dos seus Anexos, como se resume de seguida:

Tribunal arbitral - Anexo VII Artigo 1.º

“Sem prejuízo das disposições da parte XV, qualquer parte numa controvérsia pode submeter a controvérsia ao procedimento de arbitragem previsto no presente anexo, mediante notificação escrita dirigida à outra parte ou partes na controvérsia.”

Tribunal arbitral especial - Anexo VIII - Artigo 1.º

“Sem prejuízo das disposições da parte XV, qualquer parte numa controvérsia relativa à interpretação ou à aplicação dos artigos da presente Convenção sobre: 1) pescas; 2) proteção e preservação do meio marinho; 3) investigação científica marinha, ou 4) navegação, incluindo a poluição proveniente de embarcações e por alijamento, pode submeter a controvérsia ao procedimento de arbitragem especial (...).”

⁴³ A arbitragem internacional é um meio privilegiado para a resolução pacífica de conflitos internacionais, sendo importante destacar o Tribunal Permanente de Arbitragem (TPA). Este Tribunal foi estabelecido pela Convenção de 1899 para a Solução Pacífica dos Conflitos Internacionais, na primeira Conferência da Paz da Haia. A Convenção de 1899 foi revista pela Convenção de 1907 para a Solução Pacífica dos Conflitos Internacionais. O Tribunal Permanente de Arbitragem tem como função a resolução de disputas internacionais, por meio de arbitragem e outros meios pacíficos. As suas funções não se limitam à arbitragem e também incluem outras formas de resolução pacífica de disputas internacionais, incluindo a mediação, a conciliação e outras formas de resolução alternativa de litígios. Têm acesso ao tribunal os casos de resolução de disputas envolvendo várias combinações de Estados, entidades estatais, organizações intergovernamentais e entidades privadas.

3.5 DIREITO MARÍTIMO

O Direito marítimo está centrado nos navios, sendo parte do Direito Comercial de natureza privada, baseado em regras estatais nacionais e em Convenções internacionais, que regulam as relações jurídicas de carácter privado, derivadas de operações de navios, cargas, passageiros, portos e de contratos internacionais de comércio.

Neste âmbito, aborda os temas relacionados com a Lei comercial do mar, acontecimentos de mar⁴⁴, pilotagem, reboques, autoridades marítimas e fiscalização, tribunais e conflitos, contratos de transporte marítimo, entre outros.

3.5.1 Evolução histórica do Direito marítimo

Ao longo da história, as pessoas entenderam que as regulamentações internacionais, sendo seguidas por muitos países em todo o mundo, poderiam facilitar as operações comerciais e melhorar a segurança marítima.

Do ponto de vista de operações comerciais relacionadas com transporte marítimo, muitos Tratados foram adotados desde o século XIX. Um dos mais relevantes é a Convenção Internacional para a Unificação de Certas Regras em Matéria de Conhecimentos de Carga (*International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading and Protocol of Signature*), mais conhecida por Convenção de Bruxelas 1924⁴⁵ ou Regras de Haia (*Hague Rules 1924*). Esta Convenção aplica-se aos contratos de transporte de mercadorias por mar, estabelecendo regras entre o transportador (armador) e o carregador (expedidor)⁴⁶.

⁴⁴ A definição de acontecimentos de mar é claramente expressa no Decreto-Lei n.º 384/99 - Artigo 13.º, transcrevendo-se dada a sua importância para o tema em desenvolvimento:

“1 - Entende-se por acontecimento de mar todo o facto extraordinário que ocorra no mar, ou em águas sob qualquer jurisdição nacional, que tenha causado ou possa causar danos a navios, engenhos flutuantes, pessoas ou coisas que neles se encontrem ou por eles sejam transportadas.

2 - Consideram-se acontecimentos de mar, nomeadamente, a tempestade, o naufrágio, o encalhe, a varação (encalhe voluntário), a arribada, voluntária ou forçada, a abalroação, a simples colisão ou toque, o incêndio, a explosão, o alijamento ou o simples aligeiramento, a pilhagem, a captura, o arresto, a detenção, a angária (requisição de navio pelo Estado beligerante), a pirataria, o roubo, o furto, a barataria, a rebelião, a queda de carga, as avarias particulares do navio ou da carga, bem como as avarias grossas, a salvação (do navio), a presa, o ato de guerra, a violência de toda a espécie, a mudança de rota, de viagem ou de navio, a quarentena e, em geral, todos os acidentes ocorridos no mar que tenham por objeto o navio, engenhos flutuantes, pessoas, cargas ou outras coisas transportadas a bordo.”

⁴⁵ *Convenção de Bruxelas 1924* [Em linha]. [Consult. 30 jan. 2019]. Disponível em WWW: <URL: https://www.porlogis.pt/admin/ficheiros/projectos/201201311145-convencao_bruxelas.pdf>.

⁴⁶ A Convenção de Bruxelas entrou em vigor em 2 de junho de 1931, tendo sido ratificada por Portugal no mesmo ano. Foi incorporada no Direito interno através do Decreto-Lei n.º 37748 de 1950 e, subsidiariamente, pelas disposições do Decreto-Lei n.º 352/86.

Na perspectiva da segurança, é um facto que a vida no mar sempre foi uma das mais perigosas actividades em todo o mundo. A imprevisibilidade do tempo e o grande poder do próprio mar parecia de tal forma imenso e inquestionável, que durante séculos foi assumido que pouco poderia ser feito para tornar mais segura a navegação. Em resposta a grandes desastres, os Estados caminharam em direcção à internacionalização das leis, primeiro pela harmonização das regulamentações locais, através de Tratados bilaterais, acordos ou entendimentos entre as principais nações marítimas. Vários países propuseram a criação de um órgão internacional permanente, para promover de forma mais eficaz a segurança marítima, mas só depois da criação da ONU, em 1945, é que essas esperanças se concretizaram. As Nações Unidas realizaram conferências internacionais a fim de estabelecer regras universais e, finalmente, as organizações intergovernamentais assumiram as suas funções, com o objectivo de incentivar a adopção de instrumentos internacionais para regular a segurança no mar e a prevenção da poluição por navios. A Conferência convocada pela Organização das Nações Unidas em Genebra, em 1948, terminou em 6 de março, com o sucesso na adopção da Convenção da Organização Consultiva Intergovernamental Marítima (IMCO). A IMCO mudou o seu nome para Organização Marítima Internacional (*IMO International Maritime Organization*), em maio de 1982.

3.5.2 Organização Marítima Internacional (IMO)

A IMO é uma agência especializada das Nações Unidas, que desenvolve e mantém uma estrutura reguladora abrangente para o transporte marítimo, contando atualmente com 172 países membros e 3 associativos. Tem, como objetivo, instituir um sistema de colaboração entre governos, no que se refere a questões de navegação comercial internacional, bem como encorajar a adoção geral de normas relativas à segurança marítima e à eficácia da navegação. A IMO concentra-se em áreas como a segurança, preocupações ambientais, assuntos jurídicos, cooperação técnica, proteção marítima e eficiência do transporte marítimo. Esta organização inclui hoje praticamente todas as nações do mundo com interesse em assuntos marítimos, incluindo os que estão envolvidos na indústria do transporte marítimo e os estados costeiros com interesse em proteger o seu ambiente marítimo.

"A missão da Organização Marítima Internacional (IMO), como organismo especializado das Nações Unidas, consiste em promover o transporte seguro (*safe and secure*), ambientalmente saudável, eficiente e sustentável através da cooperação. Este objetivo será alcançado através da adoção dos mais elevados padrões praticáveis de segurança marítima e proteção, eficiência da navegação e prevenção e controlo da poluição dos navios, bem como através da consideração dos assuntos jurídicos relacionados e da implementação efetiva dos instrumentos da OMI, com vista à sua aplicação universal e uniforme."⁴⁷.

3.5.3 Convenções Internacionais

O Direito marítimo é atualmente suportado por um vasto número de Convenções internacionais, dedicadas a aspetos específicos do transporte marítimo⁴⁸. Estas Convenções agrupam-se em diversas áreas, incluindo a segurança e proteção marítima, a prevenção da poluição marinha, a contratualização de operações comerciais; a responsabilidade civil e compensações por danos, o salvamento de navios, entre outras. Dois dos temas mais relevantes e estruturantes do Direito marítimo, também relacionados com o Direito do mar – a segurança e proteção marítima, e a prevenção da poluição marinha – assumem especial relevância justificando uma análise detalhada.

Relativamente à segurança e proteção marítima, e à prevenção da poluição marinha, são quatro as Convenções internacionais consideradas como principais: a (1) Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS); a (2) Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios (MARPOL); a (3) Convenção Internacional sobre Normas de Formação, de Certificação e de Serviço de Quartos para Marítimos (STCW); e a (4) Convenção do Trabalho Marítimo (MLC).

3.5.3.1 Convenção SOLAS

A Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (*SOLAS International Convention for the Safety of Life at Sea*), nas suas formas sucessivas, é geralmente considerada como o mais importante de todos os Tratados internacionais no âmbito do transporte marítimo. Tem como objectivo principal especificar padrões

⁴⁷ *Strategic Plan for the Organization (IMO)* [Em linha]. [Consult. 30 jan. 2019]. Disponível em WWW: <URL: <http://www.imo.org/en/About/strategy/Pages/default.aspx>>.

⁴⁸ *List of IMO Conventions* [Em linha]. [Consult. 30 jan. 2019]. Disponível em WWW: <URL: <http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/Default.aspx>>.

mínimos para a construção, equipamento e operação de navios, compatíveis com a sua segurança. Os Estados são responsáveis por garantir que os navios sob a sua bandeira cumprem as suas exigências.

O naufrágio do Titanic em 14 de abril de 1912, foi o catalisador para a adopção, em 1914, da primeira Convenção SOLAS. Mais de 1.500 passageiros e tripulantes morreram e o desastre levantou muitas perguntas sobre as normas de segurança em vigor, pelo que o Governo do Reino Unido propôs a realização de uma conferência para elaborar regulamentos internacionais. A conferência, que contou com a presença de representantes de 13 países, introduziu novos requisitos internacionais relacionados com a segurança da navegação de todos os navios mercantes. A primeira Convenção SOLAS foi aprovada em 1914, com vista à sua entrada em vigor em 1915. Contudo, acabou por entrar em vigor mais tarde devido à guerra que irrompeu na Europa. Desde então, existiram quatro atualizações da Convenção SOLAS: a primeira foi adotada em 1929 e entrou em vigor em 1933, a segunda foi adotada em 1948 e entrou em vigor em 1952, a terceira foi adotada em 1960, já sob os auspícios da IMO e entrou em vigor em 1965. A versão atual foi adotada em 1974 e entrou em vigor em 1980. A versão da SOLAS de 1960 constituiu a primeira grande tarefa da IMO e representou um importante passo na modernização de regras e no acompanhamento dos desenvolvimentos técnicos na indústria do transporte marítimo⁴⁹. A versão de 1974 incluiu o procedimento de aceitação tácita - que prevê que uma alteração entra em vigor na data especificada, a menos que, antes dessa data, as objecções à emenda sejam recebidas por um número acordado de partes. Como resultado, a Convenção de 1974 foi actualizada e alterada em várias ocasiões. A Convenção em vigor, hoje, é por vezes referida como “SOLAS de 1974, conforme alterada”.

O objectivo principal da Convenção SOLAS consiste em especificar padrões mínimos para a construção, equipamento e operação de navios, compatíveis com a sua segurança. Os Estados são responsáveis por garantir que os navios sob a sua bandeira cumprem as suas exigências. A Convenção SOLAS é constituída por um articulado e por um anexo. O articulado inclui treze artigos os quais abrangem os aspetos relativos às obrigações gerais, o procedimento de adoção de emendas, a forma como um Estado pode tornar-se Parte à SOLAS, etc. No anexo estão incluídas as regras técnicas, distribuídas

⁴⁹ *Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS)* [Em linha]. [Consult. 30 jan. 2019]. Disponível em WWW: <URL: <https://www.dgrm.mm.gov.pt/web/guest/solas?inheritRedirect=true>>.

por quatorze capítulos⁵⁰. Sob a Convenção SOLAS são também considerados obrigatórios vários Códigos⁵¹. Portugal aprovou para ratificação a Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar de 1974, através do Decreto do Governo n.º 79/83.

3.5.3.2 Convenção MARPOL

A Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, (*MARPOL International Convention for the Prevention of Pollution From Ships*) foi adotada pela IMO em 1973, com o objectivo de prevenir e evitar todas as formas de poluição provocados por navios no mar. Em 1978, foi aprovado um Protocolo à Convenção destinado a introduzir alterações como forma de actualizar e de aperfeiçoar algumas das regras da Convenção, e que veio a facilitar a sua entrada em vigor em outubro de 1983. Com as alterações introduzidas pelo Protocolo de 1978, a Convenção passou a ser conhecida como MARPOL 73/78. Esta Convenção incluiu cinco anexos, preocupando-se com a prevenção de diferentes formas de poluição marinha por navios: (1) óleo; (2) substâncias líquidas nocivas transportadas a granel; (3) substâncias nocivas transportadas em embalagens; (4) esgoto; e (5) lixo. Em 1997, foi aprovado um novo Protocolo à Convenção destinado a introduzir um novo anexo (anexo VI - Poluição do ar), com o objetivo de estabelecer regras para a prevenção da poluição atmosférica por navios. Este novo Protocolo entrou em vigor em 2005, tendo sido posteriormente alterado para

⁵⁰ I - Disposições gerais; II-1 - Estrutura, compartimentação, estabilidade, máquinas e instalações eléctricas; II-2 - Protecção contra incêndio, detecção e extinção de incêndio; III - Equipamentos salvavidas e outros dispositivos; IV - Radiocomunicações; V - Segurança da navegação; VI - Transporte de Cargas; VII - Transporte de mercadorias perigosas; VIII - Navios nucleares; IX - Gestão para a segurança da exploração dos navios; X - Medidas de segurança para embarcações de alta velocidade; XI-1 - Medidas especiais para reforçar a segurança marítima; XI-2 - Medidas especiais para reforçar a proteção do transporte marítimo (security); XII - Medidas adicionais de segurança para navios graneleiros; XIII - Verificação do cumprimento; e XIV - Medidas de segurança para os navios que operam em águas polares.

⁵¹ Código Internacional de Aplicação dos Procedimentos de Teste de Fogo (FTP); Código Internacional dos Sistemas de Segurança Contra Incêndios (FSS); Código Internacional de Estabilidade Intacta (IS2008); Código Internacional dos Meios de Salvação (LSA); Código Marítimo Internacional para Cargas Sólidas a Granel (IMSBC); Código Internacional para a Construção e Equipamento de Navios que Transportam Substâncias Químicas Perigosas a Granel (IBC); Código Internacional para a Construção e Equipamento de Navios que Transportam Gases Liquefeitos a Granel (IGC); Código Marítimo Internacional para as Mercadorias Perigosas (IMDG); Código para a Segurança do Transporte de Combustível Nuclear Irradiado, do Plutónio e de Resíduos Altamente Radioativos em Barris a bordo de Navios (INF); Código Internacional de Gestão para a Segurança (ISM); Código Internacional das Embarcações de Alta Velocidade, 1994 (HSC1994); Código Internacional das Embarcações de Alta Velocidade, 2000 (HSC2000); Código das Normas Internacionais e Práticas Recomendadas para uma Investigação de Segurança de um Acidente ou Incidente Marítimo (Código de Investigação de Acidentes); e o Código Internacional para a Protecção dos Navios e das Instalações Portuárias (ISPS).

imposição de limites de emissões de gases mais apertados. Portugal aderiu à Convenção e Protocolo (MARPOL 73/78) pelo Decreto do Governo n.º 25/87. O Protocolo de 1997 viria a ser aprovado através do Decreto n.º 1/2008.

A é hoje uma das mais importantes convenções ambientais internacionais, estabelecendo regras para a completa eliminação da poluição intencional do meio marinho, por óleos e outras substâncias perigosas, oriundas de navios, bem como a minimização de descargas acidentais daquelas substâncias no ar e nas águas marinhas. A sua ação na prevenção da poluição marinha é complementada por várias outras convenções⁵².

3.5.3.3 Convenção STCW

A Convenção Internacional sobre Normas de Formação, Certificação e Serviço de Quartos para os Marítimos (*STCW International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers*) foi adotada pela IMO em 7 de julho de 1978, tendo entrado em vigor a nível internacional em 28 de abril de 1984. Ratificada por 165 países, incluindo Portugal, é um instrumento fundamental para a promoção da segurança marítima, da preservação do meio ambiente e da salvaguarda da vida humana, navios e carga no transporte marítimo, considerando a importância do elemento humano para estes objetivos⁵³. A Convenção STCW 78 estabelece as normas mínimas em matéria de formação, certificação e serviço de quartos para os marítimos, que os países são obrigados a atingir ou exceder. Com a Convenção STCW 78, a IMO procurou afastar a possibilidade de existirem tripulações insuficientemente qualificadas e, por outro lado, estabelecer e garantir níveis mínimos e harmonizados de formação dos marítimos, em especial para efeitos de reconhecimento mútuo de diplomas e certificados.

Posteriormente, em 7 de julho de 1995, a IMO adotou um conjunto de emendas à Convenção STCW 78, as quais representaram uma importante revisão e tiveram como objetivo atualizar as disposições e reduzir as diferentes interpretações que iam sendo feitas pelos Estados Parte à mesma Convenção STCW 78. Estas emendas entraram em vigor a nível internacional em 1 de fevereiro de 1997, registando-se como principais

⁵² *Marine Environment* [Em linha]. [Consult. 30 jan. 2019]. Disponível em WWW: <URL: <http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/Pages/Default.aspx>>.

⁵³ *International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978* [Em linha]. [Consult. 30 jan. 2019]. Disponível em WWW: <URL: <http://www.imo.org/en/OurWork/humanelement/trainingcertification/pages/stcw-convention.aspx>>.

alterações a adoção do Código STCW e a exigência das Partes da referida Convenção, serem obrigadas a fornecer à IMO informações detalhadas sobre as medidas administrativas tomadas, para garantir o cumprimento da mesma Convenção. Com as emendas de 1995 à Convenção STCW, a IMO passou a ter, pela primeira vez, um papel de acompanhamento da implementação, pelos Estados Parte, de um instrumento internacional.

Em 25 de junho de 2010, na Conferência dos Estados Parte, realizada em Manila, foram aprovadas alterações importantes à Convenção e ao Código STCW, alterações que foram designadas por “Emendas de Manila”, e que consistem na introdução de medidas relativas à prevenção de práticas fraudulentas em matéria de certificados, às normas médicas, à formação em matéria de proteção, inclusive no que diz respeito a atos de pirataria e assaltos à mão armada, à formação em questões relacionadas com a tecnologia, e a requisitos para os marítimos qualificados, estabelecendo novos perfis profissionais, como o dos oficiais eletrotécnicos. As Emendas de Manila iniciaram o seu processo de entrada em vigor em 1 de janeiro de 2012, tendo-se concluído a sua implementação em 31 de dezembro de 2016.

A Convenção STCW é constituída por um articulado e por um anexo. O articulado inclui dezassete artigos os quais abrangem, nomeadamente, os aspetos relativos às obrigações gerais, o procedimento de adoção de emendas, a forma como um Estado pode tornar-se Parte à STCW, as condições de entrada em vigor, etc. Inclui ainda um anexo onde constam as regras, as quais se encontram distribuídas por oito capítulos. O Código STCW faz parte da Convenção e é incluído na mesma, através de dois anexos com várias secções. As regras contidas na Convenção são suportadas pelas secções do Código STCW. De um modo geral, a Convenção contém requisitos básicos que são desenvolvidos e explicados no Código, estando o mesmo dividido nas partes A (anexo 1) e B (anexo 2). A Parte A do Código é obrigatória. Os requisitos mínimos de competência exigidos aos marítimos são apresentados em detalhe numa série de tabelas. O Capítulo II do Código, por exemplo, lida com as normas relativas ao comandante e ao departamento de convés. A Parte B do Código contém recomendações, que se destinam a ajudar as Partes a implementar a Convenção. As medidas sugeridas não são obrigatórias e os exemplos apresentados destinam-se apenas, a ilustrar como os requisitos da Convenção podem ser cumpridos. No entanto e em geral, as recomendações representam uma

abordagem que foi harmonizada, por debates no âmbito da IMO e em consultas a outras organizações internacionais.

A Convenção STCW aplica-se aos marítimos servindo a bordo de navios de mar, autorizados a operar sob a bandeira de uma Parte (Estado para o qual a Convenção entrou em vigor), excetuando-se os que servem a bordo de: (1) navios de guerra, navios auxiliares ou outros navios de propriedade ou operados por um Estado, desde que sejam utilizados somente em serviços governamentais não comerciais; (2) navios de pesca (nestes aplica-se a convenção STCW-F); (3) embarcações de recreio não empregadas em comércio; e (4) embarcações de madeira de construção primitiva. No âmbito da Convenção STCW, navio de mar é qualquer navio, com exclusão dos que navegam exclusivamente em águas interiores ou em águas situadas no interior ou na proximidade de águas abrigadas ou em zonas nas quais se apliquem regulamentos portuários. (Artigo II da Convenção STCW).

Portugal aprovou a adesão à Convenção Internacional sobre Normas de Formação, Certificação e de serviço de Quartos para os Marítimos de 1978 - Convenção STCW, 1978, através do Decreto do Governo n.º 28/85⁵⁴.

3.5.3.4 Convenção STCW-F

A Convenção STCW apresentada previamente, conforme disposto no respetivo artigo III alínea b), não se aplica a marítimos que desenvolvem atividade em navios de pesca⁵⁵. Porém, os riscos e a elevada perigosidade da atividade da pesca exigem pessoal devidamente formado, certificado e sensibilizado para a segurança e a proteção do meio ambiente marinho. Para estes foi desenvolvida a Convenção Internacional sobre Normas de Formação, de Certificação e de Serviços de Quartos para os Navios de Pesca (*STCW-F International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel*), cuja versão inicial data de 1995. Entrou em vigor a 29 de

⁵⁴ A União Europeia incorporou a Convenção STCW, pela primeira vez no seu direito, através da Diretiva 94/58/CE do Conselho, de 22 de novembro de 1994. A Diretiva n.º 2008/106/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de novembro de 2008, reformulou as anteriores e a Diretiva 2012/35/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de novembro de 2012, alterou a Diretiva 2008/106/CE. Portugal transpôs para a ordem jurídica interna a Diretiva n.º 2012/35/UE, relativa à Convenção e Código STCW, através do Decreto-Lei n.º 34/2015, de 4 de março, relativo ao nível mínimo de formação de marítimos, procedendo à regulamentação da aplicação das Emendas de Manila.

⁵⁵ A exclusão da aplicação às embarcações e navios de pesca não é extensível aos navios fábrica ou aos navios de apoio à atividade da pesca, os quais, tendo presente a sua atividade de navios de comércio, estão sujeitos ao cumprimento da Convenção STCW.

setembro de 2012, 17 anos após a sua adoção, reflexo da natureza e características da própria indústria da pesca e da consequente dificuldade em tornar de aplicação global e uniforme, normas de cumprimento obrigatório para as tripulações dos navios de pesca⁵⁶. Em julho 2019 encontrava-se ratificada por 29 países, 10 dos quais membros da União Europeia (Bélgica, Espanha, Dinamarca, França, Holanda, Letónia, Lituânia, Polónia, Portugal e Roménia).

A Convenção STCW-F aplica-se a todo o pessoal que exerce funções em navios de pesca de mar, autorizados a arvorar a bandeira de uma Parte, de comprimento igual ou superior a 24 metros, ou com potência de máquina igual ou superior a 750 kW (~1000 CV) (independentemente do comprimento). A obrigatoriedade de formação em segurança básica para todo o pessoal dos navios de pesca encontra-se estipulada no Capítulo III e deixa à discricionariedade das Administrações (Parte ou Estado cuja bandeira o navio de pesca está autorizado a arvorar) alargar a sua aplicação às pequenas embarcações de pesca (comprimento inferior a 24 metros).

Portugal tornou público através do Aviso n.º 28/2017 que, em 23 de janeiro de 2017, a República Portuguesa depositou o seu instrumento de ratificação da Convenção STCW-F. Em cumprimento do n.º 3 do artigo 12.º da Convenção, esta entrou em vigor para a República Portuguesa no dia 23 de abril de 2017 (3 meses após ratificação).

É importante realçar que, de acordo com dados da Organização para a Alimentação e Agricultura (FAO *Food and Agriculture Organization of the United Nations*), cerca de 30 milhões de pescadores trabalham a bordo de 4 milhões de navios de pesca de captura. Porém, cerca de 98% dessas embarcações têm menos de 24 metros de comprimento, ficando excluídas do âmbito de aplicação da Convenção STCW-F, não sendo assim cobertas adequadamente por normas e regulamentos internacionais⁵⁷. Existem, no entanto, instrumentos de aplicação voluntária e que podem servir como guias, mas não substituindo leis e regulamentos nacionais⁵⁸.

⁵⁶ STCW-F 95 [Em linha]. [Consult. 30 jan. 2019]. Disponível em WWW: <URL: <https://www.dgrm.mm.gov.pt/stcw-f>>.

⁵⁷ *About safety for fishermen* [Em linha]. [Consult. 30 jan. 2019]. Disponível em WWW: <URL: <http://www.fao.org/fishery/safety-for-fishermen/50757/en/>>.

⁵⁸ Destaca-se neste caso, o documento guia para a formação e certificação do pessoal dos navios de pesca (FAO/ILO/IMO *document for guidance on training and certification of fishing vessel personnel*), documento elaborado conjuntamente pela IMO, a Organização das Nações Unidas para a Alimentação e a Agricultura (FAO), e a Organização Internacional do Trabalho (OIT). Destaca-se também o Código de Segurança para os Pescadores e Navios de Pesca (FAO/ILO/IMO *Code of Safety for Fishermen and Fishing Vessels*). A parte A deste Código trata das práticas de segurança e saúde e aplica-se a todas as embarcações de pesca, independentemente do seu comprimento.

3.5.3.5 Convenção MLC

A Conferência Geral da Organização Internacional do Trabalho (*ILO International Labour Organization*) adotou, em 7 de fevereiro de 2006, a Convenção do Trabalho Marítimo, 2006 (*Maritime Labour Convention*), com o objetivo de criar um instrumento único, com todas as normas atualizadas das Convenções e recomendações internacionais existentes sobre trabalho marítimo, bem como princípios fundamentais de outras Convenções internacionais sobre trabalho.

A Convenção MLC 2006 entrou em vigor em 20 de agosto de 2013, aplicando-se a todos os navios pertencentes a entidades públicas ou privadas, habitualmente afetos a atividades comerciais, que efetuem viagens internacionais. Não inclui os navios afetos à pesca ou a atividade análoga e as embarcações de construção tradicional como dhows e juncos. Não se aplica a embarcações de tráfego local ou navegação exclusiva em águas interiores, nem a navios de guerra ou a unidades auxiliares da marinha de guerra (Artigo II ponto 4)⁵⁹.

A Convenção MLC 2006 está organizada em três partes principais: os artigos, que surgem em primeiro lugar, estabelecem os princípios e obrigações gerais. Seguem-se as regras e as disposições do código mais detalhadas (com duas partes, Parte A e Parte B). As regras e as normas (Parte A) e os princípios orientadores (Parte B) do código encontram-se estabelecidos em cinco Títulos.

A Convenção MLC 2006 regula os requisitos da idade mínima, certificado médico, formação e qualificações para o trabalho a bordo de navios da marinha de comércio, condições de trabalho, tais como a celebração do contrato de trabalho, remunerações, serviços de recrutamento e colocação de marítimos, duração do trabalho ou do repouso, férias anuais, repatriamento, lotações de segurança, alojamento, instalações de lazer, alimentação e serviço de mesa, proteção da saúde e cuidados médicos, prevenção de acidentes, proteção em matéria de segurança social, queixas a bordo e pagamento de retribuições. Regula ainda as obrigações dos Estados, enquanto Estado de bandeira ou Estado do porto, tendo em vista o cumprimento e o controlo da aplicação da MLC 2006 por parte dos navios que arvoem bandeiras de Estados que a ratificaram. As responsabilidades na qualidade de Estado de bandeira dos navios envolvem a instituição de um sistema de inspeção e de certificação com vista a assegurar que as condições de

⁵⁹ *Convenção do Trabalho Marítimo* [Em linha]. [Consult. 30 jan. 2019]. Disponível em WWW: <URL: https://www.ilo.org/lisbon/temas/WCMS_650797/lang--pt/index.htm>.

trabalho e de vida dos marítimos afetos a esses navios são conformes às normas da MLC 2006⁶⁰.

Todos os navios de arqueação bruta igual ou superior a 500 e que efetuem viagens internacionais, deverão possuir um certificado de trabalho marítimo, completado por uma declaração de conformidade do trabalho marítimo. Estes documentos atestam, salvo prova em contrário, que o navio foi devidamente inspecionado pelo Estado da bandeira e que as prescrições da presente Convenção, relativas às condições de trabalho e de vida dos marítimos, foram cumpridas na medida certificada. O sistema de certificação inclui o certificado de trabalho marítimo, completado pela declaração de conformidade do trabalho marítimo ou, em certos casos, um certificado provisório de trabalho marítimo, atestando que o navio foi inspecionado pelo Estado de bandeira e que as disposições obrigatórias da MLC 2006 relativas às condições de trabalho e de vida dos marítimos são cumpridas. As suas disposições, relativas às responsabilidades do Estado do porto, preveem que qualquer navio que arvore a bandeira de outro Estado e que, no decurso normal da sua atividade, faça escala num porto ou fundeadouro nacionais pode ser inspecionado, para se verificar a conformidade das condições de trabalho e de vida dos respetivos marítimos com as disposições daquela convenção.

Portugal tornou público através do Aviso n.º 118/2016, em 12 de maio de 2016, que a República Portuguesa depositou o seu instrumento de ratificação da Convenção MLC 2006. Em cumprimento do n.º 4 do artigo VIII da Convenção, esta entrou em vigor para a República Portuguesa no dia 12 de maio de 2017 (12 meses após ratificação).

3.5.3.6 Convenção ILO 188

A Convenção MLC 2006 excluiu o setor das pescas do seu âmbito de aplicação. Para este sector, que inclui cerca de 40 milhões de pessoas em todo o mundo, a ILO adotou, em 14 de junho de 2007, a Convenção sobre o Trabalho no Setor das Pescas (Convenção n.º 188 da ILO)⁶¹, tendo a mesma entrado em vigor em 16 de novembro de 2017, após ratificação por 10 países. Esta Convenção aplica-se a todos os pescadores e a todos os navios de pesca envolvidos em operações de pesca comercial, tendo como objetivo criar

⁶⁰ *Convenção sobre o Trabalho Marítimo, 2006 (MLC 2006)* [Em linha]. [Consult. 30 jan. 2019]. Disponível em WWW: <URL: <https://www.dgrm.mm.gov.pt/web/guest/ctm?inheritRedirect=true>>.

⁶¹ *C188 - Work in Fishing Convention, 2007 (No. 188)* [Em linha]. [Consult. 30 jan. 2019]. Disponível em WWW: <URL: https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C188>.

um instrumento único e coerente para completar as normas internacionais em matéria de condições de vida e de trabalho no setor. Integra normas revistas e atualizadas de convenções e recomendações internacionais aplicáveis aos pescadores, bem como os princípios fundamentais consagrados noutras convenções internacionais do trabalho. Importa sublinhar que, como disposto no Artigo 1 da Convenção:

“(e) pescador significa toda pessoa empregada ou engajada a qualquer título que seja ou exercendo uma atividade profissional a bordo de uma embarcação de pesca, incluindo pessoas que trabalham a bordo e que são remuneradas com base em participação da captura mas exclui pilotos, pessoal naval, outras pessoas a serviço permanente de um governo, pessoas baseadas em terra encarregadas de realizar trabalhos a bordo de uma embarcação de pesca e observadores de peixes;”

Portugal não ratificou ainda esta importante Convenção.

3.5.4 Administração e fiscalização marítima

A estrutura de administração e fiscalização marítima está enquadrada no Sistema da Autoridade Marítima (SAM). A organização e atribuições do SAM são definidas no Decreto-Lei n.º 43/2002, legislação que cria também a Autoridade Marítima Nacional (AMN). Por SAM entende-se o quadro institucional formado pelas entidades, órgãos ou serviços de nível central, regional ou local que, com funções de coordenação, executivas, consultivas ou policiais, exercem poderes de autoridade marítima.

Conforme disposto no artigo 3.º do referido diploma:

“(...) entende-se por «autoridade marítima» o poder público a exercer nos espaços marítimos sob soberania ou jurisdição nacional, traduzido na execução dos actos do Estado, de procedimentos administrativos e de registo marítimo, que contribuam para a segurança da navegação, bem como no exercício de fiscalização e de polícia, tendentes ao cumprimento das leis e regulamentos aplicáveis nos espaços marítimos sob jurisdição nacional.”

O SAM tem por fim garantir o cumprimento da lei nos espaços marítimos sob jurisdição nacional, no âmbito dos parâmetros de actuação permitidos pelo Direito internacional e legislação em vigor, tendo as suas atribuições definidas⁶². O poder de autoridade

⁶² Artigo 6.º número 2: “Para além de outras que lhe sejam cometidas por lei, são atribuições do SAM: a) Segurança e controlo da navegação; b) Preservação e protecção dos recursos naturais; c) Preservação e protecção do património cultural subaquático; d) Preservação e protecção do meio marinho; e) Prevenção e combate à poluição; f) Assinalamento marítimo, ajudas e avisos à navegação; g) Fiscalização das

marítima, no quadro do SAM e no âmbito das respectivas competências, é exercido pelas seguintes entidades: Autoridade Marítima Nacional (AMN); Polícia Marítima; Guarda Nacional Republicana; Polícia de Segurança Pública; Polícia Judiciária; Serviço de Estrangeiros e Fronteiras; Instituto da Água; Direcção-Geral da Saúde; Autoridades Portuárias; e pela Direcção-Geral de Recursos Naturais e Serviços Marítimos (DGRM) (que incorporou os extintos Instituto Marítimo-Portuário IMP e a IGP Inspeção-Geral das Pescas IGP)⁶³.

No âmbito do presente projeto são desenvolvidas apenas as estruturas e atribuições da Autoridade Marítima Nacional (AMN) e da Direcção-Geral de Recursos Naturais e Serviços Marítimos (DGRM).

A Autoridade Marítima Nacional (AMN), no âmbito do sistema da autoridade marítima, tem as suas atribuições, estrutura e organização definidas através do Decreto-Lei n.º 44/2002⁶⁴. Nos termos estatuídos no artigo 2.º deste diploma, com a redação que lhe foi dada pelo Decreto-Lei n.º 235/2012, a Autoridade Marítima Nacional é:

"a entidade responsável pela coordenação das atividades, de âmbito nacional, a executar pela Armada, pela Direcção-Geral da Autoridade Marítima (DGAM) e pelo Comando-Geral da Polícia Marítima (CGPM), nos espaços de jurisdição e no quadro das atribuições definidas no Sistema da Autoridade Marítima (SAM), com observância das orientações definidas pelo Ministro da Defesa Nacional (MDN)."

A plataforma da Autoridade Marítima Nacional disponibiliza informação detalhada sobre esta estrutura, em forma gráfica⁶⁵.

A Direcção-Geral de Recursos Naturais e Serviços Marítimos (DGRM) tem por missão a execução das políticas de preservação e conhecimento dos recursos naturais marinhos, a execução das políticas de pesca, da aquicultura, da indústria transformadora e actividades conexas, do desenvolvimento da segurança e dos serviços marítimos, incluindo o sector marítimo-portuário, bem como garantir a regulamentação, a inspecção,

actividades de aproveitamento económico dos recursos vivos e não vivos; h) Salvaguarda da vida humana no mar e salvamento marítimo; i) Protecção civil com incidência no mar e na faixa litoral; j) Protecção da saúde pública; k) Prevenção e repressão da criminalidade, nomeadamente no que concerne ao combate ao narcotráfico, ao terrorismo e à pirataria; l) Prevenção e repressão da imigração clandestina; m) Segurança da faixa costeira e no domínio público marítimo e das fronteiras marítimas e fluviais, quando aplicável."

⁶³ *Breve História DGRM* [Em linha]. [Consult. 30 jan. 2019]. Disponível em WWW: <URL: <https://www.dgrm.mm.gov.pt/web/guest/breve-historia>>.

⁶⁴ Este diploma cria também a Direcção-Geral da Autoridade Marítima (DGAM).

⁶⁵ *Autoridade Marítima Nacional: Estrutura e Organização* [Em linha]. [Consult. 30 jan. 2019]. Disponível em WWW: <URL: <https://www.amn.pt/AMN/Paginas/Estrutura.aspx>>.

a fiscalização, a coordenação e o controlo das actividades desenvolvidas no âmbito daquelas políticas. A sua orgânica foi aprovada através do Decreto-Lei n.º 49-A/2012, onde são definidas as suas atribuições. A DGRM assume também as funções⁶⁶:

“Administração Marítima - À Administração Marítima compete a garantia da qualidade do registo de navios da Bandeira Portuguesa, garantir o cumprimento dos requisitos de segurança e proteção nas novas construções, navios em serviço e instalações portuárias, bem como proceder à credenciação das escolas de formação e certificação de marítimos.

Autoridade Nacional de Pesca - À ANP compete o exercício das funções de Autoridade de Pesca nos termos do disposto no regime de Controlo da União e no regime que visa prevenir, impedir e eliminar a pesca ilegal, não declarada e não regulamentada (INN).

Autoridade Nacional de Controlo de Tráfego Marítimo - À ANCTM compete garantir a eficiência e a eficácia do controlo do tráfego marítimo nas áreas de intervenção dos serviços de controlo de tráfego marítimo, emitir normas regulatórias, supervisionar o funcionamento dos centros de controlo e manter a certificação dos técnicos, credenciação das entidades formadoras e reconhecimento dos cursos.

Autoridade Competente para a Proteção do Transporte Marítimo e dos Portos - À ACPTMP compete garantir e assegurar a maior proteção possível dos sectores marítimo e portuário, através da introdução de medidas de proteção aplicáveis às instalações portuárias e aos navios em viagens internacionais e em viagens domésticas, nos termos definidos na lei.

Autoridade Nacional de Imersão de Resíduos - À ANIR compete a seleção e georreferenciação dos locais de imersão de dragados no mar, bem como o acompanhamento da monitorização ambiental destes locais, e ainda o envio à Comissão OSPAR⁶⁷ do Relatório anual de todas as operações de imersão no mar realizadas em Portugal, assegurando a manutenção do bom estado ambiental no meio marinho.”

⁶⁶ *Funções e Atribuições (DGRM)* [Em linha]. [Consult. 30 jan. 2019]. Disponível em WWW: <URL: <https://www.dgrm.mm.gov.pt/web/guest/dgrm-competencias-e-organica>>.

⁶⁷ A OSPAR é uma convenção marinha regional que foi constituída com o objetivo de proteger o Meio Marinho do Atlântico Nordeste. A OSPAR é assim um mecanismo legal, através do qual, as partes contratantes que constituem a Comissão OSPAR, cooperam para proteger o ambiente marinho do Atlântico Nordeste. São Partes Contratantes da OSPAR: a Bélgica, a Dinamarca, a Finlândia, a França, a Alemanha, a Islândia, a Irlanda, a Holanda, a Noruega, Portugal, a Espanha, a Suécia, o Reino Unido, o Luxemburgo, a Suíça e também a União Europeia.

3.6 LITERACIA DO OCEANO E ENSINO DO MAR

A literacia do oceano é um conceito relativamente recente, mas que assume uma importância acrescida na proteção e promessa de preservação de um oceano saudável. Portugal tem realizado um trabalho notável nesta área, em particular nas camadas mais jovens da população. Há, no entanto, muito trabalho a desenvolver junto de adultos, aos quais importa fazer chegar o conhecimento fundamental sobre o oceano e as oportunidades que oferece. A formação em Direito e economia do mar, em ações de curta duração, poderá ser um instrumento importante neste desafio.

3.6.1 Definição de literacia do oceano

As primeiras iniciativas que deram origem à definição do conceito de literacia do oceano nasceram nos EUA, em 2002. Reconhecendo a falta de conteúdos relacionados com o oceano no sistema de educação formal, um grupo de cientistas e profissionais da educação iniciaram um processo colaborativo, para desenvolver uma estrutura abrangente e incentivar a inclusão das ciências do oceano, nos padrões de ensino nacionais e estaduais. Em 2004 nasceria a iniciativa *Ocean Literacy*⁶⁸. Em 2005, como resultado do trabalho desenvolvido, foi publicada a designada *Ocean Literacy Framework*, que incluiu o documento *Ocean Literacy: The Essential Principles and Fundamental Concepts* (que viria a ser atualizado em 2013). Neste documento, que inclui sete princípios essenciais e quarenta e quatro conceitos fundamentais, articulados com os diferentes níveis de escolaridade, é apresentada a seguinte definição de literacia do oceano:

“Ocean literacy is an understanding of the ocean’s influence on you—and your influence on the ocean. An ocean-literate person: [1] understands the Essential Principles and Fundamental Concepts about the ocean; [2] can communicate about the ocean in a meaningful way; [3] and is able to make informed and responsible decisions regarding the ocean and its resources.” (Ocean Literacy, 2013, p. 2)

Portugal foi um dos primeiros países a adaptar esta iniciativa, no âmbito do Programa Ciência Viva⁶⁹, lançando um projeto equivalente ao original *Ocean Literacy*

⁶⁸ *Ocean Literacy* [Em linha]. [Consult. 16 abr. 2019]. Disponível em WWW: [URL: http://oceanliteracy.wp2.coexploration.org/global-ocean-literacy-network/](http://oceanliteracy.wp2.coexploration.org/global-ocean-literacy-network/)>.

⁶⁹ *Ciência Viva* [Em linha]. [Consult. 16 abr.. 2019]. Disponível em WWW: [URL: http://www.cienciaviva.pt/home/](http://www.cienciaviva.pt/home/)>.

desenvolvido nos EUA. Neste projeto intitulado “Conhecer o Oceano”, é partilhado um texto que resume os sete Princípios Essenciais do oceano⁷⁰:

“Os Princípios Essenciais são ideias-chave que a sociedade deve conhecer sobre o Oceano. Cada Princípio Essencial é por sua vez suportado por diversos Conceitos Fundamentais. Através dos Princípios Essenciais e Conceitos Fundamentais é possível envolver a sociedade nos temas do mar.

Princípio 1. A Terra tem um Oceano global e muito diverso.

Princípio 2. O Oceano e a vida marinha têm uma forte ação na dinâmica da Terra.

Princípio 3. O Oceano exerce uma influência importante no clima.

Princípio 4. O Oceano permite que a Terra seja habitável.

Princípio 5. O Oceano suporta uma imensa diversidade de vida e de ecossistemas.

Princípio 6. O Oceano e a humanidade estão fortemente interligados.

Princípio 7. Há muito por descobrir e explorar no Oceano.”

Em 2017, por iniciativa da UNESCO, é publicado o documento *Ocean Literacy for All - A toolkit*, seguindo as linhas base do trabalho desenvolvido nos EUA, e apoiado nos mesmos sete Princípios Essenciais. Ao longo deste documento são apresentados vários textos que definem a literacia do oceano e o seu impacto no desenvolvimento sustentável do planeta:

“Knowing and understanding the ocean’s influence on us, and our influence on the ocean is crucial to living and acting sustainably. This is the essence of ocean literacy.” (Santoro et al., 2017, p. 5).

“Moreover, ocean literacy is more than just educating or informing the public and maritime stakeholders about the importance of the ocean. There is a need to engage with society and prepare people to do so. It is imperative that the global citizenry understands the societal impacts of ocean research and pressing ocean issues. Ocean literacy aims at facilitating the creation of an ocean-literate society able to make informed and responsible decisions on ocean resources and ocean sustainability.” (p. 16).

“(...) ocean literacy – individual and collective understanding of the importance of the ocean to humankind –, and to increasing awareness of the great value ocean research and ocean science provide to society.” (p. 22).

⁷⁰ Ciência Viva - *Princípios Essenciais* [Em linha]. Lisboa: Ciência Viva. [Consult. 16 abr. 2019]. Disponível em WWW: <URL: <http://www.cienciaviva.pt/oceano/principios/oquesao/>>.

“(...) the definition of ocean literacy is the ocean’s influence on us and our influence on the ocean (...) Ocean literacy should be understood as the development of a civic relationship with the ocean.” (p. 61).

O conceito e definição de literacia do oceano ultrapassa efetivamente a sua origem, ligada à necessidade de integrar e de promover o conhecimento no sistema de ensino, sendo hoje reconhecido como absolutamente fundamental para toda a sociedade. A literacia do oceano tem não só o objetivo de educar e de sensibilizar, mas também de influenciar e alterar comportamentos. Propõe-se assim uma definição do autor, adaptada e sustentada na informação apresentada previamente:

- Literacia do oceano significa compreender a importância do oceano para a humanidade, entender a influência do oceano em nós e a nossa influência no oceano, desenvolver uma relação cívica com o oceano.

A Estratégia Nacional de Educação Ambiental (ENEA 2020) inclui uma seção intitulada Mar e Litoral⁷¹, onde partilha:

"O Mar representa uma área que corresponderá, brevemente, a cerca de 97% do território português. Portugal possui a terceira maior Zona Económica Exclusiva (ZEE) da Europa (1.661.000 km²), prevendo-se, ainda nesta década, a extensão do território imerso sob jurisdição nacional para uma área com quase 4 milhões de km², como resultado da proposta de Extensão da Plataforma Continental, apresentada às Nações Unidas em 2009. Dada a sua dimensão marítima é prioritário mobilizar a sociedade para compreender o oceano promovendo a literacia oceânica. O mar tem uma importância vincada nos mais diversos setores: saúde, economia, emprego, política e no Ambiente e como tal, contribuir para a valorização do oceano e do ordenamento do espaço marítimo, enquanto fator diferenciador do país, é imprescindível. O oceano é o local do nosso planeta onde existe a maior biomassa e suporta grande diversidade de ecossistemas. É o principal regulador do clima, permite que a terra seja habitável e é uma das nossas principais fontes de recursos alimentares e energéticos. Embora vasto, é finito, e os seus recursos também.

É por isso fundamental a promoção do conhecimento sobre o oceano e/ou sobre a correta interação entre as sociedades e o oceano, por forma a educar e motivar as atuais e futuras gerações para a importância e impacto deste enorme recurso no nosso

⁷¹ *Estratégia Nacional de Educação Ambiental: Mar e Litoral* [Em linha]. [Consult. 18 abr. 2019]. Disponível em WWW: <URL: <https://enea.apambiente.pt/content/mar-e-litoral>>.

quotidiano e no futuro da humanidade. (...) Numa sociedade mais informada e ativa os cidadãos devem ser capazes de traduzir os seus conhecimentos em mudanças de atitude efetivas e conscientes."

3.6.2 Ferramentas de literacia do oceano

São várias as ferramentas de literacia do oceano desenvolvidas em Portugal, na Europa e no mundo. Muito trabalho está a ser desenvolvido por várias instituições, com particular foco no ensino pré-escolar, ensino básico (1º ao 9º ano de escolaridade), e também no ensino secundário (10º ao 12º ano de escolaridade). Também muito trabalho está a ser desenvolvido para a comunidade em geral, sem qualquer limite de idade ou nível de ensino. Importa saber o que significa a literacia do oceano; importa também saber o que está a ser feito neste domínio, para que possa ser utilizado por uma comunidade alargada. Apresentam-se de seguida os projetos e plataformas mais relevantes na atualidade, não excluindo a existência de muitas outras.

*Ocean Literacy*⁷² – Projeto apresentado na seção anterior, manifesta-se numa plataforma em linha disponível para apoiar todas as pessoas e entidades que estejam interessadas em promover a literacia do oceano. A plataforma é atualmente mantida pelo *College of Exploration*.

*IOC/UNESCO: Ocean Literacy Portal*⁷³ - Plataforma de partilha universal de conhecimento do oceano, procurando promover um movimento global para proteger o oceano e o planeta. O *Ocean Literacy Portal* serve como um balcão único mundial de literacia do oceano, disponibilizando recursos e conteúdos à disposição de todos, com o objetivo de criar uma sociedade literata no oceano, capaz de tomar decisões informadas e responsáveis sobre os recursos oceânicos e a sustentabilidade do oceano.

*Ciência Viva: Conhecer o Oceano*⁷⁴ - O projeto Conhecer o Oceano pretende estimular o envolvimento dos cidadãos nos temas do mar. Tem como base a iniciativa norte-americana *Ocean Literacy*, desenvolvida por dezenas de entidades científicas e educativas. A Ciência Viva coordenou a adaptação da iniciativa à realidade portuguesa em colaboração com uma equipa de investigadores das Ciências do Mar e das Ciências

⁷² *Ocean Literacy* [Em linha]. [Consult. 16 abr. 2019]. Disponível em WWW: <URL: <http://oceanliteracy.wp2.coexploration.org/>>.

⁷³ *IOC/UNESCO: Ocean Literacy Portal* [Em linha]. [Consult. 16 abr. 2019]. Disponível em WWW: <URL: <https://oceanliteracy.unesco.org/>>.

⁷⁴ *Ciência Viva: Conhecer o Oceano* [Em linha]. [Consult. 16 abr. 2019]. Disponível em WWW: <URL: <http://www.cienciaviva.pt/oceano/home/>>.

da Educação. O projeto Conhecer o Oceano oferece (1) o conhecimento essencial sobre as ciências do mar adaptado ao currículo escolar; (2) recursos educativos⁷⁵ sobre o oceano adequados a cada nível de escolaridade; e (3) os endereços das instituições que realizam investigação relacionada com o mar em Portugal, entre outras ligações úteis. Disponibiliza uma plataforma intitulada Mar de Portugal⁷⁶, com a descrição detalhada das principais espécies de pescado do mar de Portugal. Para cada uma das espécies apresentadas são descritas as suas principais características morfológicas, a distribuição nas águas portuguesas, o habitat, os comportamentos migratórios, o tipo de alimentação e as estratégias de reprodução. São também referidas as principais artes de pesca utilizadas pela frota pesqueira portuguesa para a captura destas espécies. Partilha também uma Matriz⁷⁷ com os Princípios Essenciais e os Conceitos Fundamentais do Oceano.

*Sea Change: Our Ocean, Our Health*⁷⁸ - O projecto *Sea Change* envolve parceiros de nove países europeus para promover uma mudança das atitudes e comportamentos dos cidadãos e do modo como estes se relacionam com o oceano. A sua ação fundamenta-se no facto de que uma melhor compreensão da influência do oceano nas pessoas e das ações destas sobre o mar, levarão a uma maior consciência do impacto da actividade humana na saúde do oceano e das suas repercussões na saúde e bem-estar. O projecto pretende mobilizar a comunidade educativa, os decisores políticos e o público em geral para: (1) sensibilizar a comunidade educativa para promover e integrar na sua prática os princípios da literacia do oceano; (2) promover um comportamento responsável dos cidadãos relativamente ao oceano e aos seus recursos; (3) sensibilizar as entidades oficiais para a relação entre a saúde do oceano e a saúde humana, contribuindo para a tomada de decisões e o desenvolvimento de políticas marítimas informadas; (4) colaborar com parceiros transatlânticos para implementar uma abordagem global de protecção do oceano; (5) assegurar a criação de redes de contactos para a promoção da literacia do

⁷⁵ *Ciência Viva: Conhecer o Oceano - Recursos Educativos* [Em linha]. [Consult. 16 abr. 2019].

Disponível em WWW: <URL: <http://www.cienciaviva.pt/oceano/escola/recursos/>>.

⁷⁶ *Ciência Viva: Conhecer o Oceano - Mar de Portugal* [Em linha]. [Consult. 12 mar. 2019]. Disponível em WWW: <URL: <http://www.cienciaviva.pt/peixes/home/>>.

⁷⁷ *Ciência Viva: Conhecer o Oceano - Matriz Princípios Fundamentais* [Em linha]. [Consult. 12 mar. 2019]. Disponível em WWW: <URL: http://www.cienciaviva.pt/oceano/home/principiosematriz_posterA2.pdf>.

⁷⁸ *Sea Change: Our Ocean, Our Health* [Em linha]. [Consult. 12 mar. 2019]. Disponível em WWW: <URL: <http://www.seachangeproject.eu/>>. Também disponível em <URL: <http://www.cienciaviva.pt/projectos/seachange/>>.

oceano na sociedade; e (6) criar recursos sobre a ligação entre a saúde do oceano e a saúde humana.

*ResponSEAbLe: Protecting the Ocean*⁷⁹ - O projeto *ResponSEAbLe* procura encontrar formas de ajudar as pessoas a entender a sua relação com o mar, encorajando-as a interessarem-se mais pelo oceano, a melhorar a sua compreensão e a tratá-lo com maior respeito. O projeto desenvolve e testa a eficácia de ferramentas inovadoras de literacia do oceano, para diferentes públicos, com o objetivo de educar e, simultaneamente, mudar atitudes e comportamentos. O projeto é financiado pelo programa Horizonte 2020 da Comissão Europeia e conta com 15 parceiros de toda a União Europeia. Fundamenta o seu trabalho numa razão simples: se as pessoas tiverem um melhor e maior conhecimento do oceano, tomarão decisões mais responsáveis.

Escola Azul⁸⁰ - A Escola Azul é um programa educativo do Ministério do Mar, que tem como missão promover a literacia do oceano. Este programa nacional distingue e orienta as escolas portuguesas que trabalham em temas ligados ao mar, criando uma comunidade que aproxima escolas, setor do mar, municípios, universidades e outras entidades com papel ativo na educação marinha. Procura estimular as escolas a trabalhar o oceano de um modo estruturado, interdisciplinar e vertical, sem se restringir ao contexto da sala de aula, e com reflexo a nível social. Uma Escola Azul explora uma problemática sobre o oceano; estimula os alunos a agir, intervir e decidir; cruza diferentes áreas do saber; seleciona embaixadores do oceano entre os alunos; comunica o seu projeto; e envolve a comunidade local. A sua visão de literacia do oceano estabelece que, mais do que sensibilizar a sociedade, é necessário incentivar todos os cidadãos e stakeholders para assumirem atitudes informadas e responsáveis sobre o oceano e os seus recursos. Acrescenta ainda que a literacia do oceano vai para lá do conhecimento, sendo também comunicar, agir e decidir, compreendendo que as pessoas têm responsabilidades individuais e coletivas para com o oceano. Define ainda uma pessoa literata no oceano como alguém que: (1) compreende os princípios da literacia do oceano; (2) comunica sobre o oceano de forma consciente e informada; e (3) tem capacidade para agir, intervir e decidir para promover uma sociedade mais azul.

⁷⁹ *ResponSEAbLe: Protecting the Ocean* [Em linha]. [Consult. 12 mar. 2019]. Disponível em WWW: <URL: <https://www.responseable.eu/>>.

⁸⁰ *Escola Azul* [Em linha]. [Consult. 15 mar. 2019]. Disponível em WWW: <URL: <https://escolaazul.pt/>>.

Kit do Mar⁸¹ - O Kit do Mar representa um conjunto de recursos educativos criados para facilitar a introdução de temas ligados ao oceano em contexto escolar, em diferentes níveis de ensino. Estes recursos abrangem múltiplas perspetivas de como trabalhar o mar e estão articulados com os programas escolares de diferentes disciplinas. Inclui vídeos e fichas para o ensino pré-escolar e básico (1º ao 9º ano de escolaridade). O Kit do Mar foi concebido na Estrutura de Missão para a Extensão da Plataforma Continental (EMEPC), pela atual equipa de literacia do oceano da DGPM.

MARE: Programas Educativos⁸² - O MARE promove o contacto entre os seus investigadores e a comunidade não-académica, através de programas de comunicação científica e educação ambiental. As atividades destacam a importância ecológica dos ecossistemas marinhos e costeiros e dos seus serviços para a sociedade. Os programas educacionais dedicados às escolas visam colmatar as lacunas dos currículos escolares em termos de literacia do oceano. O MARE é um centro de investigação científica, desenvolvimento tecnológico e inovação, concentrando grande diversidade de valências, capacidades e meios, com uma implantação territorial de âmbito nacional. É constituído por sete polos, seis em instituições de ensino superior portuguesas [Universidade de Coimbra (MARE-UCoimbra), Instituto Politécnico de Leiria (MARE-IPLeiria), Universidade de Lisboa (MARE-ULisboa), Universidade Nova de Lisboa (MARE-NOVA), ISPA - Instituto Universitário (MARE-ISPA), e Universidade de Évora (MARE-UÉvora), e um no arquipélago da Madeira (MARE-Madeira).

SERMARE: Programa Educativo⁸³ - O SERMARE é um programa educativo do laboratório MAREFOZ do polo MARE da Universidade de Coimbra, conduzido por investigadores dedicados a promover a literacia do oceano. Pretende despertar a curiosidade de toda a comunidade através de atividades inovadoras para escolas, formação para professores, apoio a projetos escolares e atividades para o público em geral.

NOOA: *Ocean Service Education*⁸⁴ - O *National Oceanic and Atmospheric Administration* (NOOA) inclui o *National Ocean Service* (NOS), serviço que desenvolve

⁸¹ *Kit do Mar* [Em linha]. [Consult. 30 jan. 2019]. Disponível em WWW: <URL: <https://www.dgpm.mm.gov.pt/kit-do-mar>>.

⁸² MARE *Centro de Ciências do Mar e Ambiente: Programas Educativos* [Em linha]. [Consult. 16 mar. 2019]. Disponível em WWW: <URL: <http://www.mare-centre.pt/pt/sociedade/programas-educativos>>.

⁸³ SERMARE: *Programa Educativo* [Em linha]. [Consult. 16 mar. 2019]. Disponível em WWW: <URL: <https://sermareuc.wixsite.com/sermare>>.

⁸⁴ NOOA: *Ocean Service Education* [Em linha]. [Consult. 16 mar. 2019]. Disponível em WWW: <URL: <https://oceanservice.noaa.gov/education/literacy.html>>.

a literacia ambiental através de produtos e programas inovadores dedicados a estudantes e professores. Disponibiliza uma plataforma dedicada à literacia do oceano e intitulada NOAA *Ocean Service Education*.

*NMEA: Making Known the World of Water*⁸⁵ - A *National Marine Educators Association* (NMEA) é uma organização dedicada e influente de professores, educadores informais, professores universitários e cientistas de todo o mundo, que trabalham juntos para promover o conhecimento e a proteção dos ecossistemas de água doce e marinhos. A sua plataforma inclui uma área dedicada à literacia do oceano.

Fundação Oceano Azul⁸⁶ - A Fundação Oceano Azul, instituída pela Sociedade Francisco Manuel dos Santos (SFMS), tem por objeto contribuir para a conservação e utilização sustentável do oceano, e alertar a sociedade e os decisores em geral para os temas do oceano. O Oceanário de Lisboa faz parte do seu património. A criação da Fundação Oceano Azul resulta da convicção de que nos tempos de profunda mudança em que vivemos, é necessário desenvolver políticas que permitam a coexistência do desenvolvimento humano com a proteção do oceano. Desenvolve, em particular, as seguintes áreas de ação: (1) Educação e Literacia - contribuir para a criação de uma “geração azul”, através de programas educativos nas escolas, e sensibilizar a sociedade para os desafios da sustentabilidade do oceano; (2) Conservação - proteger, valorizar e promover o capital natural azul, apoiando áreas marinhas protegidas e os usos sustentáveis do oceano; e (3) Capacitação - ajudar a gerar novas políticas públicas, regulação e legislação, e a difundir boas práticas, e desenvolver ações de capacitação que possam contribuir para uma exploração verdadeiramente sustentável do oceano.

Em janeiro de 2019, a Fundação Oceano Azul e o Oceanário de Lisboa, com o apoio da Direção-Geral da Educação, apresentaram o programa-piloto “Educar para uma Geração Azul”⁸⁷, um programa pioneiro leva literacia do oceano às salas de aula. Este programa, sem precedentes, implica a formação de professores do 1.º ciclo do ensino básico e a integração do primeiro manual sobre o oceano em contexto escolar. Este manual, que foi elaborado pela Fundação Oceano Azul e Oceanário de Lisboa, com o apoio e a validação da Direção-Geral da Educação, é inteiramente dedicado a temáticas

⁸⁵ NMEA: *Making Known the World of Water* [Em linha]. [Consult. 16 mar. 2019]. Disponível em WWW: <URL: <https://www.marine-ed.org/>>.

⁸⁶ Fundação Oceano Azul [Em linha]. [Consult. 16 mar. 2019]. Disponível em WWW: <URL: <https://www.oceanoazulfoundation.org>>.

⁸⁷ Fundação Oceano Azul: *Educar para uma Geração Azul* [Em linha]. [Consult. 17 mar. 2019]. Disponível em WWW: <URL: <https://www.oceanario.pt/noticias/educar-para-uma-geracao-azul>>.

sobre o oceano e destina-se aos professores, os principais dinamizadores desta iniciativa. Com vista a aprofundar e desenvolver o tema no contexto escolar, o manual «Oceano, Educar para uma Geração Azul» aborda oito áreas fundamentais do conhecimento sobre o oceano, transversais a várias matérias, como literatura, ecologia, direito, estratégia, geografia, economia, história, física e química, e responde às perguntas: Como é o oceano?; Porque é importante o oceano?; Quanto vale o oceano?; Como influenciou o oceano a humanidade?; Quem é o dono do oceano?; Porque é especial o mar de Portugal?; Como se protege o oceano?; e O que há por descobrir no oceano?.

*UNESCO: Course From ABC to ABSeas: Ocean Literacy for all*⁸⁸ - O curso *From ABC to ABSeas: Ocean Literacy for all*, produzido pela UNESCO é disponibilizado de forma gratuita na plataforma de formação à distância EMMA (*European Multiple MOOC Aggregator*) financiada pelo Programa-Quadro de Competitividade e Inovação da União Europeia. Esta plataforma partilha vários outros cursos MOOC (*Massive Open Online Course*). De acordo com a programa do curso, o investimento na literacia do oceano é justificado porque:

“O oceano é de vital importância para a Europa. Os Estados-Membros da UE têm entre si o maior território marítimo do mundo (cerca de 3,9 milhões de quilómetros quadrados) e um litoral com cerca de 100.000 km. Mais de 16% da população da Europa vive na costa, 85% da qual está desenvolvida. 90% de todo o comércio externo da UE passa pelo mar e os armadores europeus controlam quase 40% da frota mundial. De acordo com o programa de crescimento azul da UE, a economia "azul" representa 5,4 milhões de empregos e gera um valor acrescentado bruto de quase 500 mil milhões de euros por ano, com possibilidade de maior crescimento.”

3.6.3 Ensino superior de Direito e economia do mar

Várias instituições de ensino portuguesas realizam cursos superiores relacionados com o oceano, nas áreas das ciências exactas e naturais, e das ciências sociais. No âmbito do tema do projeto, apresenta-se um resumo dos cursos relacionados com Direito e economia do mar.

⁸⁸ UNESCO: *Course From ABC to ABSeas: Ocean Literacy for all* [Em linha]. [Consult. 30 mar. 2019]. Disponível em WWW: <URL: https://platform.europeanmoocs.eu/course_from_abc_to_abseas_ocean_liter>.

Mestrado em Direito e Economia do Mar⁸⁹: FD-UNL Faculdade de Direito da Universidade Nova de Lisboa - Programa interdisciplinar, único e inovador dedicado ao estudo de todas as questões relacionados com a governação do mar. Tem como finalidade ministrar uma formação especializada em assuntos do mar, numa ótica multidisciplinar mas integrada, conferindo um Diploma de Pós-Graduação (1.ª fase) e, simultaneamente, proporcionar as condições de aproveitamento escolar como requisito para a continuação dos estudos com vista à obtenção do grau de “Mestre em Direito e Economia do Mar: a Governação do Mar” (2.ª fase).

Mestrado em Governação e Sustentabilidade do Mar⁹⁰: ISCTE-IUL Instituto Universitário de Lisboa - Reúne as competências científicas de docentes e investigadores da instituição relativas aos estudos do mar, mais especificamente nas áreas do Direito, economia, antropologia e estudos internacionais. A governação e a sustentabilidade são as ideias condutoras centrais deste mestrado, operando como agregadoras da sua diversidade temática e natureza interdisciplinar.

Licenciatura em Gestão Marinha e Costeira⁹¹: FCT-UALG Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade do Algarve - É objetivo geral do curso capacitar os diplomados para gerir de modo sustentável as diversas atividades que se relacionam com o mar. Pretende-se que os diplomados do curso sejam capazes de intervir e colaborar: na definição das políticas para o mar e para a costa; na gestão integrada do mar e do litoral; na exploração sustentável e utilização dos recursos marinhos; e na preservação e valorização do património natural, histórico, cultural e social relacionado com o oceano e as zonas costeiras.

Mestrado em Gestão do Mar⁹²: ISCAC-IPC Instituto Superior de Contabilidade e Administração de Coimbra / Instituto Politécnico de Coimbra - Pretende facultar aos alunos as capacidades necessárias à tomada de decisão das organizações ligadas à economia do mar.

⁸⁹ *Mestrado em Direito e Economia do Mar* FD-UNL [Em linha]. [Consult. 16 mai. 2019]. Disponível em WWW: <URL: <https://guia.unl.pt/pt/2019/fd/program/25>>.

⁹⁰ *Mestrado em Governação e Sustentabilidade do Mar* ISCTE-IUL [Em linha]. [Consult. 16 mai. 2019]. Disponível em WWW: <URL: <https://www.iscte-iul.pt/curso/271/mestrado-governacao-sustentabilidade-mar>>.

⁹¹ *Licenciatura em Gestão Marinha e Costeira*: UALG-FCT [Em linha]. [Consult. 16 mai. 2019]. Disponível em WWW: <URL: <https://www.ualg.pt/pt/curso/1827>>.

⁹² *Mestrado em Gestão do Mar*: ISCAC-IPC [Em linha]. [Consult. 16 mai. 2019]. Disponível em WWW: <URL: <https://www.ipc.pt/pt/estudar/cursos/22123>>.

3.7 DIREITO E ECONOMIA DO MAR NA UNIÃO EUROPEIA

Para conhecer a atual estratégia para a economia do mar da União Europeia, é fundamental conhecer a história da própria União, as razões que estiveram na origem da mesma, a visão que esta tem para o futuro, e os pontos notáveis que influenciam a economia do mar da União Europeia. De facto, compreender em toda a dimensão, a origem e os objetivos da política comum das pescas (PCP) e da política marítima integrada (PMI) da União Europeia, exige um conhecimento prévio dos objetivos da sua fundação, e a origem e conteúdo dos Tratados que regem o seu funcionamento.

3.7.1 Revisão histórica

A ideia de uma Europa unida começou por ser apenas um sonho de filósofos e visionários antes de se tornar um verdadeiro projeto político. Victor Hugo (1802-1885), por exemplo, imaginou uns “Estados Unidos da Europa” pacíficos e inspirados num ideal humanitário. O sonho foi desfeito pelos trágicos conflitos que assolaram o continente na primeira metade do século XX. No entanto, foi das cinzas da Segunda Guerra Mundial que nasceu uma nova esperança. Entre 1945 e 1950, um grupo de estadistas, empenharam-se em convencer os seus povos a iniciarem uma nova era. Começou assim a história da União Europeia.

(1950) Declaração Schuman - Em 9 de maio de 1950, o ministro dos Negócios Estrangeiros francês Robert Schuman apresentou pela primeira vez publicamente, as ideias que conduziram à União Europeia (Declaração Schuman). Por essa razão, o dia 9 de maio de 1950 é celebrado como o aniversário da União. Robert Schuman retomou uma ideia originalmente lançada por Jean Monnet e, em 9 de maio de 1950, propôs a fundação de uma Comunidade Europeia do Carvão e do Aço (CECA) com vista a instituir um mercado comum do carvão e do aço entre os países fundadores. Colocar sob uma autoridade comum - a Alta Autoridade - a produção de carvão e de aço de países outrora inimigos era um ato pragmático, mas simultaneamente de elevado valor simbólico. Com ele, as matérias-primas da guerra transformavam-se agora em instrumentos de reconciliação e de paz.

(1951) Tratado de Paris - A Comunidade Europeia do Carvão e do Aço (CECA), veio a tornar-se realidade com o Tratado de Paris de 18 de abril de 1951, instituindo um mercado comum do carvão e do aço entre os seis Estados fundadores (Bélgica, República

Federal da Alemanha, França, Itália, Luxemburgo e Países Baixos). Foi a primeira de uma série de instituições europeias supranacionais que deram origem à atual União Europeia.

(1957) Tratados de Roma (Tratado CEE) - Celebrados dois Tratados: o Tratado que institui a Comunidade Económica Europeia (CEE), e o Tratado que institui a Comunidade Europeia da Energia Atómica (CEEA). Assinados em 25 de março de 1957, entraram em vigor em 1 de janeiro de 1958. Reuniu seis países (Alemanha, Bélgica, França, Itália, Luxemburgo e Países Baixos) tendo por objetivos transformar as condições económicas das trocas comerciais e da produção no território dos seus seis membros; e constituir um passo para uma unificação política mais alargada da Europa. Criou um mercado comum assente na livre circulação de mercadorias, pessoas, serviços e capitais. O Tratado de Roma (CEE) foi alterado por diversas vezes, primeiro pelo Tratado de Maastricht (CE) e tendo atualmente a designação de Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE).

(1992) Tratado de Maastricht (Tratado da União Europeia TUE) - Assinado em 7 de fevereiro de 1992, entrou em vigor em 1 de novembro de 1993. Teve como objetivo preparar a união monetária europeia e introduzir elementos para uma união política (cidadania, política comum em matéria de política externa e assuntos internos). Entre as principais mudanças sublinha-se a criação da União Europeia e a introdução do procedimento de co-decisão, que conferiu mais peso ao Parlamento no processo de tomada de decisão, e novas formas de cooperação entre os governos da UE. O Tratado que instituiu a Comunidade Económica Europeia (CEE) foi alterado a fim de instituir uma Comunidade Europeia (CE). Uma das grandes inovações do Tratado foi a instituição de uma cidadania europeia paralela à cidadania nacional. Qualquer cidadão que tenha a nacionalidade de um Estado-Membro é também cidadão da União. Esta cidadania confere novos direitos aos europeus, com destaque para: o direito de circular e residirem livremente na Comunidade; o direito de votarem e de serem eleitos nas eleições europeias e municipais do Estado em que residem.

(2007) Tratado de Lisboa (TUE e TFUE) - Assinado em 13 de dezembro de 2007, entrou em vigor em 1 de dezembro de 2009. Teve como objetivo tornar a UE mais democrática e eficaz, e mais apta a resolver problemas a nível mundial, como as alterações climáticas, permitindo-lhe falar a uma só voz. Reforçou os poderes do Parlamento Europeu e clarificou a repartição de competências: competências da UE;

competências dos países da UE; e competências partilhadas. A UE continuou a basear-se em dois tratados fundadores: o Tratado da União Europeia (TUE); e o Tratado que instituiu a Comunidade Europeia (Maastricht). No entanto, o Tratado que institui a Comunidade Europeia (CE) passou a ser designado por Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE). A UE adquiriu personalidade jurídica que lhe permite negociar e ser parte contratante nos Tratados internacionais.

(1999) Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia - O Conselho Europeu considerou oportuno consagrar numa Carta os direitos fundamentais em vigor ao nível da UE, por forma a conferir-lhes uma maior visibilidade. A Carta foi formalmente adotada em Nice, em dezembro de 2000, pelo Parlamento Europeu, pelo Conselho e pela Comissão. A Carta tornou-se juridicamente vinculativa para a UE com a entrada em vigor do Tratado de Lisboa, em dezembro de 2009, tendo o mesmo valor jurídico que os Tratados da UE.

(2010) Estratégia Europa 2020 (2010-2020) – Esta estratégia foi apresentada pela Comissão Europeia, através da comunicação COM(2010) 2020 final, substituindo a Estratégia de Lisboa (2000-2010). Estabelece três prioridades que se reforçam mutuamente: (1) crescimento inteligente - desenvolver uma economia baseada no conhecimento e na inovação; (2) crescimento sustentável - promover uma economia mais eficiente em termos de utilização dos recursos, mais ecológica e mais competitiva; (3) crescimento inclusivo - fomentar uma economia com níveis elevados de emprego que assegura a coesão social e territorial. Inclui cinco grandes objetivos para a EU: emprego; educação; investigação e desenvolvimento (I&D); pobreza e exclusão social; e alterações climáticas e energia (reduzir em 20% as emissões de gases com efeito de estufa (GEE) em relação aos níveis de 1990; aumentar para 20% a parte da energia proveniente de fontes renováveis; e aumentar em 20% a eficiência energética). Cada Estado-Membro fixa os seus objetivos nacionais para contribuir para o objetivo europeu em cada uma das áreas. A estratégia relacionada com alterações climáticas e energia foi atualizada pela Comissão Europeia, através da comunicação COM(2011) 112 final, que apresentou um roteiro para se mudar para uma economia competitiva de baixo carbono em 2050. Nesta ficou estabelecido que, até 2050, a UE deveria reduzir 80% das emissões de gases com efeito de estufa (GEE), comparativamente aos níveis de 1990. Para este objetivo estabeleceram-se duas etapas intermédias: 40% de redução de emissões até 2030 e 60% até 2040, com contribuição de todos os setores de atividade.

3.7.2 Direito da União Europeia

A União Europeia tem personalidade jurídica e como tal a sua ordem jurídica própria, que é distinta do Direito Internacional. Além disso, o Direito da UE tem um efeito direto ou indireto nas legislações dos Estados-Membros e torna-se parte integrante do sistema jurídico de cada Estado-Membro. A União Europeia é em si mesma uma fonte de Direito. A ordem jurídica divide-se habitualmente em (1) Direito primário (os Tratados e os princípios jurídicos gerais); (2) Direito derivado (baseado nos Tratados); e (3) Direito complementar. São fontes do Direito da União Europeia⁹³:

- Tratado da União Europeia (TUE); Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE); e os respetivos protocolos;
- Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia;
- Tratado que institui a Comunidade Europeia da Energia Atómica (Euroatom), que continua em vigor enquanto Tratado distinto;
- Acordos internacionais;
- Princípios gerais do Direito da União;
- Legislação secundária.

Os Tratados, bem como os princípios gerais, ocupam a primeira posição na hierarquia das normas (Direito primário). Com a entrada em vigor do Tratado de Lisboa, em 1 de dezembro de 2009, foi reconhecido valor idêntico à Carta dos Direitos Fundamentais. Os acordos internacionais celebrados pela União Europeia estão-lhes subordinados. Segue-se, a um nível inferior, o Direito derivado, cuja validade depende da compatibilidade com os atos e os acordos hierarquicamente superiores.

Para exercerem as competências da União, as instituições adoptam regulamentos, directivas, decisões, recomendações e pareceres, de acordo com o disposto no artigo 288.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE).

O regulamento é um ato legislativo vinculativo com carácter geral. É obrigatório em todos os seus elementos e directamente aplicável em todos os Estados-Membros.

A directiva é um ato legislativo que vincula o Estado-Membro destinatário quanto ao resultado a alcançar, deixando, no entanto, às instâncias nacionais a competência

⁹³ *As fontes e o âmbito de aplicação do direito da União Europeia* [Em linha]. [Consult. 19 fev. 2019]. Disponível em WWW: <URL: <http://www.europarl.europa.eu/factsheets/pt/sheet/6/as-fontes-e-o-ambito-de-aplicacao-do-direito-da-uniao-europeia>>.

quanto à forma e aos meios. Assim, cabe a cada país elaborar a sua própria legislação para dar cumprimento a esse objetivo.

A decisão é obrigatória em todos os seus elementos, mas é vinculativa apenas para os seus destinatários específicos (por exemplo, um país da UE ou uma empresa), sendo-lhes diretamente aplicável.

As recomendações e os pareceres não são vinculativos. Uma recomendação permite às instituições dar a conhecer os seus pontos de vista e sugerir uma linha de conduta sem, todavia, impor uma obrigação legal aos seus destinatários. Um parecer é um instrumento que permite às instituições fazer uma declaração de forma não vinculativa, ou seja, sem impor qualquer obrigação legal aos seus destinatários.

3.7.2.1 Delimitação de competências

Conforme disposto no Artigo 5.º do Tratado da União Europeia (TUE), a delimitação das competências da União rege-se pelo princípio da atribuição. O exercício das competências da União rege-se pelos princípios da subsidiariedade e da proporcionalidade. Em virtude do princípio da atribuição, a União actua unicamente dentro dos limites das competências que os Estados-Membros lhe tenham atribuído nos Tratados. As competências não atribuídas à União nos Tratados, pertencem aos Estados-Membros. Em virtude do princípio da subsidiariedade, nos domínios que não sejam da sua competência exclusiva, a União intervém apenas se e na medida em que os objectivos da acção considerada não possam ser suficientemente alcançados pelos Estados-Membros.

Conforme disposto no Artigo 2.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE), quando os Tratados atribuam à União competência exclusiva em determinado domínio, só a União pode legislar e adoptar actos juridicamente vinculativos. Os Estados-Membros só podem fazê-lo se habilitados pela União ou a fim de dar execução aos actos da União. O Artigo 3.º estabelece que a União Europeia dispõe de competência exclusiva nos seguintes domínios: (1) União aduaneira; (2) estabelecimento das regras de concorrência necessárias ao funcionamento do mercado interno; (3) política monetária para os Estados-Membros cuja moeda seja o euro; (4) conservação dos recursos biológicos do mar, no âmbito da política comum das pescas; e (5) política comercial comum.

Relativamente a competência partilhada, o Artigo 2.º número 2 (TFUE) estabelece que, quando os Tratados atribuem à União competência partilhada com os Estados-Membros em determinado domínio, a União e os Estados-Membros podem legislar e adoptar actos juridicamente vinculativos nesse domínio. Os Estados-Membros exercem a sua competência na medida em que a União não tenha exercido a sua. Os Estados-Membros voltam a exercer a sua competência na medida em que a União tenha decidido deixar de exercer a sua. O artigo 4.º estabelece que a União dispõe de competência partilhada com os Estados-Membros quando os Tratados lhe atribuem competência em domínios não contemplados nos artigos 3.º e 6.º do TFUE. E especifica que as competências partilhadas entre a União e os Estados-Membros se aplicam aos seguintes domínios: (1) mercado interno; (2) política social, no que se refere aos aspectos definidos no presente Tratado; (3) coesão económica, social e territorial; (4) agricultura e pescas, com excepção da conservação dos recursos biológicos do mar; (5) ambiente; (6) defesa dos consumidores; (7) transportes; (8) redes transeuropeias; (9) energia; (10) espaço de liberdade, segurança e justiça; e (11) problemas comuns de segurança em matéria de saúde pública.

Relativamente a competência de apoio, o Artigo 2.º número 5 (TFUE) estabelece que, em determinados domínios, e nas condições previstas pelos Tratados, a União dispõe de competência para desenvolver acções destinadas a apoiar, a coordenar ou a completar a acção dos Estados-Membros, sem substituir a competência destes nesses domínios. Acrescenta ainda que, de acordo com o artigo 6.º, a União dispõe de competência para desenvolver acções destinadas a apoiar, coordenar ou completar a acção dos Estados-Membros, nos seguintes os domínios: (1) protecção e melhoria da saúde humana; (2) indústria; (3) cultura; (4) turismo; (5) educação, formação profissional, juventude e desporto; (6) protecção civil; e (7) cooperação administrativa.

Com a informação apresentada, é agora possível expor e interpretar algumas das políticas da União Europeia e atos legislativos associados, relacionadas com a economia do mar, nomeadamente a política comum das pescas (PCP) e a política marítima integrada (PMI).

3.7.3 Política comum das pescas (PCP)

As pescas são hoje regidas por uma política comum, com regras comuns adotadas a nível da União Europeia e aplicadas em todos os Estados-Membros⁹⁴. A política comum das pescas (PCP) foi formulada pela primeira vez no Tratado de Roma (1957). Os objetivos iniciais da PCP consistiam em conservar os recursos haliêuticos (relacionados com a pesca), proteger o ecossistema marinho, assegurar a viabilidade económica das frotas europeias e fornecer aos consumidores alimentos de qualidade. A política comum das pescas fazia parte, inicialmente, da política agrícola comum, mas foi, entretanto, desenvolvendo uma identidade distinta, na sequência da evolução da Comunidade, a partir de 1970, com a adoção das zonas económicas exclusivas (ZEE) pelos Estados-Membros e a adesão de novos países detentores de frotas importantes.

Em 1970 o Conselho (Conselho da União Europeia⁹⁵) adotou legislação relativa à instituição de uma organização comum de mercado para os produtos da pesca e definiu uma política estrutural comunitária da pesca. Em 1972, a pesca constituiu uma questão de grande relevo nas negociações de adesão do Reino Unido, da Irlanda e da Dinamarca à CEE. Em consequência, o princípio fundamental da liberdade de acesso aos mares foi preterido. Segundo Garrido (2018, p. 79):

“Antes de se conhecer o desfecho da Terceira Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, já trinta e oito Estados haviam estendido o limite das respectivas áreas de jurisdição marítima muito além das doze milhas. A Islândia fora o primeiro e único país europeu a fazê-lo [1972] antes de Portugal [1977].”

“Em 1981, quase todos os estados costeiros do mundo bordejados por mar aberto tinham alargado as suas jurisdições para as duzentas milhas.”

Os direitos nacionais de pesca costeira exclusiva em águas territoriais, que, por definição, se estendem até 12 milhas náuticas da costa, foram assim alargados para incluir as ZEE, atingindo 200 milhas náuticas da costa. A política comum das pescas entrou em vigor em 25 de janeiro de 1983 (Garrido, 2019, p. 89). Os Estados-Membros aceitaram

⁹⁴ *Política comum das pescas* [Em linha]. [Consult. 30 abr. 2019]. Disponível em WWW: <URL: <http://www.europarl.europa.eu/factsheets/pt/section/197/politica-comum-das-pescas>>.

⁹⁵ O Conselho da União Europeia, normalmente referido apenas por Conselho, é a instituição que, juntamente com o Parlamento Europeu, aprova a legislação da UE através de regulamentos e diretivas, e que elabora decisões e recomendações não vinculativas. O Conselho Europeu é formado pelos chefes de Estado ou de Governo dos Estados-Membros. Tem como missão proporcionar o impulso necessário ao desenvolvimento da União Europeia e estabelecer as orientações políticas gerais.

confiar a gestão dos recursos de pesca à Comunidade Europeia. Quando Portugal aderiu à CEE em 1 de janeiro de 1986, já a política comum das pescas estava em vigor.

A PCP foi alvo de várias alterações desde a sua origem. Em 2002, foi realizada uma importante reforma com o objetivo de assegurar um futuro sustentável para o setor das pescas, procurando garantir rendimentos e empregos estáveis aos pescadores, preservando o frágil equilíbrio dos ecossistemas marinhos. Esta reforma introduziu uma abordagem de longo prazo na gestão das atividades de pesca. A fim de garantir um acompanhamento mais eficaz, transparente e justo, foi criada a Agência Europeia de Controlo das Pescas (AECP), baseada em Vigo (Espanha). A reforma de 2002 permitiu uma maior participação dos pescadores nas decisões que os afetam, através da criação de conselhos consultivos regionais (CCR), compostos por pescadores, peritos, representantes de outros setores relacionados com a pesca e a aquicultura, bem como autoridades regionais e nacionais, grupos ambientalistas e consumidores.

Porém, a reforma de 2002 não respondeu às expectativas de curto prazo e em 1 de maio de 2013 foi alcançado um novo acordo sobre as atividades de pesca e de aquicultura, assente em três pilares principais: uma nova PCP (Regulamento (UE) n.º 1380/2013); a organização comum dos mercados dos produtos da pesca e da aquicultura (Regulamento (UE) n.º 1379/2013); e a criação de um novo instrumento financeiro, o Fundo Europeu dos Assuntos Marítimos e das Pescas (FEAMP) (Regulamento (UE) n.º 508/2014). A nova PCP visou garantir a sustentabilidade das atividades de pesca e de aquicultura em termos ambientais a longo prazo, e uma gestão das mesmas capaz de alcançar benefícios económicos, sociais e de emprego. Neste acordo ficou definido que a zona de exclusão de 12 milhas náuticas estabelecida para as frotas tradicionais continuará em vigor até 2022.

3.7.3.1 Acesso às águas e aos recursos

Com vista à conservação dos recursos haliêuticos, a União Europeia adotou legislação que regulamenta o acesso às águas da UE, a atribuição e a utilização dos recursos, os totais admissíveis de captura, as limitações do esforço de pesca e outras medidas técnicas.

O acesso às águas da União é regido por um princípio geral, que estipula a igualdade de acesso dos navios de pesca da UE às águas e aos recursos de toda a União. Existe, porém, uma exceção a este princípio de igualdade, relacionado com restrições na zona

das 12 milhas náuticas do mar territorial. Os Estados-Membros podem conservar direitos de pesca exclusivos nestas zonas. Esta derrogação decorre da necessidade de preservar as zonas mais sensíveis, limitando o esforço de pesca e protegendo as atividades de pesca tradicional de que depende o desenvolvimento social e económico de determinadas comunidades costeiras.

A atribuição de recursos é regida pelo princípio da estabilidade relativa. Segundo este, as oportunidades de pesca são distribuídas entre os Estados-Membros de modo a garantir a estabilidade relativa das atividades de pesca de cada Estado-Membro para cada unidade populacional em causa. Este princípio, baseado sobretudo em níveis de captura históricos, implica a manutenção de uma percentagem fixa do esforço de pesca autorizado relativamente às principais espécies comerciais para cada Estado-Membro.

A conservação dos recursos através do ajustamento da capacidade de pesca às possibilidades de captura constitui uma das prioridades da PCP. Para alcançar uma exploração sustentável, as unidades populacionais de peixe são geridas segundo o princípio do nível de rendimento máximo sustentável (RMS). Para este efeito, a PCP baseia as suas decisões no melhor aconselhamento científico disponível. A exploração sustentável implica também a aplicação progressiva da abordagem assente nos ecossistemas à gestão da pesca. Para garantir a conservação dos recursos haliêuticos podem ser impostas limitações aos totais admissíveis das capturas (TAC), baseados nos pareceres científicos do Conselho Internacional de Exploração do Mar (CIEM) e do Comité Científico, Técnico e Económico da Pesca (CCTEP). Podem também aplicar-se limitações ao esforço de pesca, nomeadamente através da autorização da atividade de captura num número de dias determinado em cada mês. Podem ainda ser implementadas medidas técnicas visando evitar capturas de juvenis, de espécies não comerciais e de outros animais marinhos. A implementação de planos plurianuais de gestão das unidades populacionais e a gestão da frota de pesca, são também instrumentos utilizados para contribuir para uma exploração sustentável e para a conservação dos recursos.

3.7.3.2 Controlo e aplicação de regulamentação

Para assegurar o cumprimento das regras estabelecidas no domínio das pescas, são implementadas e aplicadas medidas de controlo. A adoção das medidas insere-se no âmbito de competências da União, sendo os Estados-Membros responsáveis pela aplicação das normas da PCP no seu território e nas suas águas, bem como pelos navios

que arvoram o seu pavilhão e exercem a sua atividade fora dessas águas. Para apoiar as operações de controlo estão hoje disponíveis modernas tecnologias de vigilância, que incluem o sistema eletrónico de registo e comunicação dos dados das capturas (ERS ou diário de bordo eletrónico), e o sistema de localização dos navios por satélite (VMS), que fornece dados a intervalos de tempo regulares sobre a localização, o rumo e a velocidade dos navios. Ambos os sistemas são atualmente obrigatórios para os navios com comprimento superior a 12 m. Adicionalmente existe ainda o sistema de identificação automática (AIS), um sistema autónomo e contínuo de vigilância e de identificação de navios utilizado para fins de segurança marítima, progressivamente alargado a todos os navios de pesca da União Europeia com mais de 15 m.

Várias instituições exercem atividades de controlo. Em 2005 foi criada a Agência Europeia de Controlo das Pescas (AECP), para melhorar o cumprimento das regras da PCP, controlando a a inspeção dos navios de comprimento superior a 12 metros. Esta agência coopera também com a Agência Europeia da Guarda de Fronteiras e Costeira (Frontex - *European Border and Coast Guard Agency*)⁹⁶ e com a Agência Europeia de Segurança Marítima (EMSA)⁹⁷. Um importante passo para combater a pesca ilegal, não declarada e não regulamentada (INN) foi dado com a entrada em vigor, em junho de 2016, do Acordo sobre medidas dos Estados do porto, orientado desde 2009 pela Organização das Nações Unidas para a Alimentação e a Agricultura (FAO) e assinado por mais de 30 países, incluindo a UE em nome dos seus 28 Estados-Membros.

3.7.3.3 Ajudas estruturais ao setor das pescas

A política europeia das pescas foi suportada pelo Fundo Europeu das Pescas (FEP) para o período de 2007-2013, sendo atualmente financiada pelo novo Fundo Europeu dos Assuntos Marítimos e das Pescas (FEAMP) para 2014-2020. O FEAMP é um dos cinco Fundos Europeus Estruturais e de Investimento (FEEI) para o período de 2014-2020. Tem como objetivos gerais apoiar os pescadores na transição para uma pesca sustentável,

⁹⁶ A Agência Europeia da Guarda de Fronteiras e Costeira visa garantir, entre outras funções, a recolha e o intercâmbio de informações relevantes para o controlo das pescas, a deteção de poluição e o cumprimento da regulamentação marítima.

⁹⁷ A Agência Europeia da Segurança Marítima presta à Guarda Europeia de Fronteiras e Costeira e à AECP serviços marítimos integrados, com base nos sistemas de notificação obrigatória dos navios, por exemplo, o acompanhamento por satélite dos navios (VMS) e outros instrumentos de vigilância. Estes serviços de informação incluem a deteção, identificação e rastreio de navios, a vigilância dos pontos de partida e a deteção de anomalias, o que também facilita a identificação da pesca ilegal, não declarada e não regulamentada (INN).

ajudar as comunidades costeiras a diversificar as suas economias, e financiar projetos destinados a criar novos empregos. Apoiar também os objetivos da UE em matéria de assuntos marítimos e costeiros, como a governação internacional, o conhecimento do meio marinho e o ordenamento do espaço marítimo.

3.7.3.4 Relações internacionais em matéria de pescas

A União Europeia celebra acordos bilaterais, tais como acordos de parceria no domínio da pesca sustentável, ou acordos multilaterais, como sejam acordos com organizações regionais de pesca e convenções internacionais. A União Europeia celebrou mais de 20 acordos de pesca internacionais, com os objetivos de: assegurar o acesso adequado da União Europeia aos principais recursos e zonas de pesca do mundo; garantir o abastecimento de peixe ao mercado europeu e criar emprego; contribuir para o desenvolvimento sustentável das pescas a nível mundial; combater as práticas de pesca destrutivas; melhorar a investigação científica e a recolha de dados; combater a pesca ilegal, não declarada e não regulamentada (INN); e reforçar as atividades de controlo e inspeção por parte das organizações regionais de gestão das pescas (ORGP).

Os acordos de pesca bilaterais e multilaterais tornaram-se necessários devido ao estabelecimento de zonas económicas exclusivas (ZEE) de 200 milhas náuticas na década de 1970. Embora as ZEE apenas ocupem 35% da superfície total dos mares, abrigam 90 % das reservas haliêuticas mundiais. Em 1982 as Nações Unidas adotaram a Convenção sobre o Direito do Mar (CNUDM), reconhecendo o direito de os Estados costeiros controlarem as capturas de peixe nas águas adjacentes incluindo as respectivas ZEE. Também o alto-mar fomenta a constituição de acordos de pesca bilaterais e multilaterais. Efetivamente, a CNUDM regula não só as ZEE, mas também o alto-mar, incentivando os Estados a cooperarem entre si na conservação e gestão dos recursos marinhos vivos neste espaço marítimo, através da criação de organizações regionais de gestão das pescas (ORGP). Consequentemente, surgiu a necessidade de os países com grandes frotas de pesca celebrarem acordos internacionais e/ou outros acordos para poderem aceder aos recursos haliêuticos das ZEE dos países terceiros ou do alto mar abrangido por uma ORGP.

Em 2011, estavam em vigor 24 acordos de pesca celebrados com Estados costeiros em África (14), no Pacífico (6) e nos países nórdicos (Noruega, Islândia, Ilhas Faroé e Gronelândia). Alguns destes acordos continuam em vigor, outros estão em negociação

para um novo protocolo e outros ainda são “acordos latentes”. No que se refere à pesca em alto-mar, a frota da UE opera no Atlântico, no Mediterrâneo, no Oceano Índico, no Oceano Pacífico e na Antártida, através de acordos celebrados com as ORGP responsáveis por essas zonas.

Existem vários tipos de acordos de pesca bilaterais: acordos de parceria no domínio da pesca (APP); acordos de parceria no domínio da pesca sustentável (APPS); e acordos de reciprocidade.

Os APP proporcionam um mecanismo que permite à UE disponibilizar apoio financeiro e técnico destinado, em particular, ao desenvolvimento dos países parceiros meridionais em troca de direitos de pesca. A ideia subjacente consiste em associar-se ao país terceiro tendo em vista o desenvolvimento de uma pesca sustentável e responsável e a valorização dos produtos da pesca. Os APP pretendem também garantir a coerência com outras políticas em domínios como a cooperação para o desenvolvimento, o ambiente, o comércio e a saúde. Todos os APP integram um acordo de pesca e um protocolo (que define, por exemplo, as condições do acordo). Ao abrigo destes acordos, a frota da UE obtém direitos de acesso aos excedentes de pesca nas ZEE da maioria dos países da África, das Caraíbas e do Pacífico (ACP) e também da Gronelândia. Os termos financeiros baseiam-se num montante fixo pago pela União e em taxas pagas pelos armadores. A contribuição financeira da UE justifica-se pelo interesse mútuo de ambas as partes em investir numa política de pesca sustentável e não é apenas um mero pagamento pelos direitos de acesso.

Os APPS foram introduzidos em 2013 e preveem o acesso a recursos num ambiente regulamentado, em conformidade com os interesses da frota da União, em troca de uma contribuição financeira e de apoio técnico que deverão melhorar a eficácia da recolha de dados, da monitorização, do controlo e da vigilância.

Os acordos de reciprocidade dizem respeito ao mar do Norte e ao Atlântico Nordeste e envolvem uma troca de oportunidades de pesca entre as frotas da UE e as frotas dos países terceiros (Noruega, Islândia e Ilhas Faroé), resultando numa gestão conjunta de muitas das unidades populacionais partilhadas. A referência utilizada para garantir uma troca equitativa é o “equivalente bacalhau” (uma tonelada de bacalhau equivale a x toneladas de uma outra espécie que seja objeto da troca).

Existem também vários tipos de acordos de pesca multilaterais: acordos com organizações regionais de gestão das pescas; e Convenções internacionais.

O objetivo dos acordos com organizações regionais de gestão das pescas (ORGP)⁹⁸ consiste em reforçar a cooperação regional a fim de garantir a conservação e exploração sustentável dos recursos haliêuticos no alto mar e das unidades populacionais de peixes transzonais. Prosseguem ainda outro objetivo importante, designadamente o de impedir a pesca ilegal, não declarada e não regulamentada (INN). As ORGP assumem diversas formas: algumas foram criadas sob a égide da Organização das Nações Unidas para a Alimentação e a Agricultura (FAO) e outras de forma independente; algumas gerem os recursos biológicos numa determinada zona, enquanto outras se concentram numa unidade populacional ou em grupos de unidades populacionais. Algumas limitam a sua intervenção ao alto-mar, outras às ZEE e outras intervêm em ambas as áreas.

As Convenções internacionais e outros acordos servem para estabelecer uma ordem jurídica para os mares e oceano que promova o seu uso pacífico, a utilização equitativa e eficiente dos seus recursos e a conservação dos recursos vivos, bem como a proteção e preservação do meio marinho. A UE e os Estados-Membros são partes na CNUDM e colaboram igualmente no desenvolvimento de outros instrumentos para promover a aplicação da pesca sustentável em conformidade com as resoluções da Assembleia Geral das Nações Unidas, no âmbito da FAO.

3.7.4 Política marítima integrada (PMI)

A política marítima integrada (PMI)⁹⁹ é uma abordagem holística de todas as políticas da UE relacionadas com o mar. Fundada na ideia de que, através da coordenação das suas políticas, a União pode colher mais benefícios dos mares e dos oceanos com um menor impacto ambiental, a PMI abrange domínios tão diversos como as pescas e a aquicultura, os transportes e os portos marítimos, o ambiente marinho, a investigação marinha, as energias offshore, a construção naval e as indústrias relacionadas com o mar,

⁹⁸ A UE é parte contratante nas seguintes organizações: NAFO, NEAFC, NASCO (Organização para a Conservação do Salmão no Atlântico Norte), ICCAT (Comissão Internacional para a Conservação dos Tunídeos do Atlântico), CECAF (Comité das Pescas para o Atlântico Centro-Este), WECAFC (Comissão das Pescas do Atlântico Centro-Oeste), SEAFO (Organização das Pescarias do Atlântico do Sudeste), IOTC (Comissão do Atum do Oceano Índico), IATTC (Comissão Interamericana do Atum Tropical), SIOFA (Acordo de Pescas do Oceano Índico do Sul), GFCM (Comissão Geral das Pescas do Mediterrâneo), WCPFC (Comissão para a Conservação e Gestão das Populações de Peixes Altamente Migradores no Oceano Pacífico Ocidental e Central) e CCAMLR; (Comissão para a Conservação da Fauna e da Flora Marinhas da Antártida).

⁹⁹ *Política Marítima Integrada* [Em linha]. [Consult. 18 fev. 2019]. Disponível em WWW: <URL: <http://www.europarl.europa.eu/factsheets/pt/sheet/121/politica-maritima-integrada>>. Também disponível em WWW: <URL: https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy_pt>.

a vigilância marítima, o turismo costeiro e marítimo, o emprego, o desenvolvimento das regiões costeiras e as relações externas em matéria de assuntos do mar.

A PMI visa garantir uma abordagem mais coerente dos assuntos marítimos, com uma coordenação reforçada entre diferentes domínios políticos, incidindo em questões que (1) não são cobertas por uma política setorial específica como, por exemplo, o «crescimento azul» (crescimento económico com a contribuição de vários setores marítimos); e (2) exigem uma coordenação entre vários setores e intervenientes como, por exemplo, o conhecimento do meio marinho.

Em termos históricos, o desenvolvimento da política marítima integrada remonta a março de 2005, quando a Comissão Europeia apresentou uma comunicação relativa a uma PMI para a UE, definindo os objetivos previstos para um livro verde sobre o futuro da política marítima da UE. Em junho 2006 a Comissão publicou um Livro Verde sobre os diferentes aspetos de uma futura política marítima europeia, uma visão europeia para os oceanos e os mares. Em outubro de 2007 a Comissão apresentou uma proposta de uma PMI para a UE conhecida como Livro Azul (COM(2007)0575) e o correspondente plano de ação (SEC(2007)1278), tendo sido acolhido favoravelmente pelo Conselho Europeu.

Em dezembro de 2011 o Parlamento e o Conselho Europeu adotaram o regulamento (CE) n.º 1255/2011 (revogado pelo Regulamento (UE) n.º 508/2014). Em 8 de outubro de 2012 foi adotada uma Agenda Marinha e Marítima para o Crescimento e o Emprego pelos ministros europeus responsáveis por este pelouro e pela Comissão.

A política marítima integrada abrange especificamente as seguintes políticas transversais: (1) “Crescimento azul”; (2) conhecimento e dados sobre o meio marinho; (3) ordenamento do espaço marítimo; (4) vigilância marítima integrada; e (5) estratégias para as bacias marítimas. A política marítima integrada tem como objetivo coordenar (e não substituir) as políticas aplicáveis a setores marítimos específicos.

A estratégia “Crescimento azul”¹⁰⁰ tem por objetivo apoiar a longo prazo o crescimento sustentável no conjunto dos setores marinho e marítimo, reconhecendo a importância dos mares e oceanos enquanto motores da economia europeia com grande potencial para a inovação e o crescimento. O “crescimento azul” representa assim o contributo da PMI para a realização dos objetivos da estratégia Europa 2020 para um crescimento inteligente, sustentável e inclusivo. A estratégia tem três vertentes:

¹⁰⁰ *Crescimento Azul* [Em linha]. [Consult. 17 mar. 2019]. Disponível em WWW: <URL: https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/blue_growth_pt>.

- Medidas específicas em matéria de política marítima integrada: incluindo o conhecimento do meio marinho para melhorar o acesso à informação sobre o mar; o ordenamento do espaço marítimo a fim de garantir uma gestão eficaz e sustentável das atividades no mar; e a vigilância marítima integrada para dar aos responsáveis uma melhor imagem do que se passa no mar;

- Abordagens específicas por bacia marítima, a fim de assegurar a combinação de medidas mais adequada para promover um crescimento sustentável tendo em conta os fatores climáticos, oceanográficos, económicos, culturais e sociais locais (incluindo o oceano Atlântico); e

- Abordagens específicas por atividade incluindo a aquicultura; o turismo costeiro; a biotecnologia marinha; a energia dos oceanos; e a exploração mineira dos fundos marinhos.

A Estratégia para o Atlântico¹⁰¹, incluída nas estratégias regionais para as bacias marítimas, inclui um plano de ação com o objetivo de revitalizar a economia marinha e marítima na região do oceano Atlântico. Este plano mostra como os Estados-Membros do Atlântico, as suas regiões e a Comissão podem contribuir para o crescimento sustentável nas regiões costeiras e para impulsionar a economia azul, preservando simultaneamente o equilíbrio ambiental e ecológico do oceano Atlântico. O plano de ação incentiva os Estados-Membros a trabalhar em conjunto em domínios onde, no passado, cada um tinha a sua própria estratégia, procurando encontrar novos domínios de cooperação em matéria de atividades marítimas, desde as tradicionais, até às emergentes. O plano de ação tem como prioridades (1) promover o empreendedorismo e a inovação; (2) proteger, assegurar e valorizar o ambiente marinho e costeiro; (3) melhorar a acessibilidade e a conectividade; (4) e criar um modelo de desenvolvimento regional sustentável e socialmente inclusivo.

¹⁰¹ *Estratégia para o Atlântico* [Em linha]. [Consult. 17 mar. 2019]. Disponível em WWW: <URL: https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/sea_basins/atlantic_ocean_pt>.

3.8 ORDENAMENTO DO ESPAÇO MARÍTIMO

Falar de espaços e dos recursos relacionados, nos domínios económico, social e ambiental, exige falar de gestão dos mesmos. Para gerir espaços e recursos é fundamental possuir conhecimento do meio e utilizar processos e ferramentas que permitam identificar, classificar e planear ações. Gerir significa garantir que estas ações deverão ser admissíveis e sustentáveis em todos os domínios, evitando conflitos ou sobreposição indevida de usos e de interesses.

Esta prática de gestão é, desde há muito, amplamente realizada no território terrestre sendo exigida ação equivalente no espaço marítimo. Existindo apenas um oceano e mares partilhados por vários países, o impacto de cada ação individual tem potencial para ultrapassar as fronteiras marítimas estabelecidas (CNUDM), afetando todos, a curto ou longo prazo. Esta consciência é manifestada no preâmbulo da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar: “Conscientes de que os problemas do espaço oceânico estão estreitamente inter-relacionados e devem ser considerados como um todo”.

O primeiro evento relacionado com a gestão de espaço marítimo foi organizado pela IOC/UNESCO, tendo sido realizado em 2006. Embora nesta data já vários países tivessem iniciado o seu ordenamento de espaço marítimo (*MSP Marine Spatial Planning*), não existia um modelo normalizado que pudesse ser usado internacionalmente (Ehler, 2014, p. v). Em 2013, a IOC/UNESCO afirmava que “Pelo menos seis países (Bélgica, Holanda, Alemanha, Noruega, Austrália e China, e três Estados americanos (Massachusetts, Rhode Island e Oregon) aprovaram e implementaram planos espaciais para as suas jurisdições marinhas.” (Ehler, 2014, p. 2-3). Identificava também vários outros países que tinham planos em fases de desenvolvimento ou aprovados, mas ainda não implementados (Reino Unido, Portugal, Irlanda, Polónia, Lituânia, Estónia, Letónia, Finlândia, Suécia, Dinamarca, Israel, UAE, Nova Zelândia, Vietname, Indonésia, Filipinas, Camboja, Tailândia, Reino Unido, EUA, Canada, México, e alguns países do mar das Caraíbas).

No documento guia para avaliar planos espaciais marinhos elaborado pela IOC/UNESCO (Ehler, 2014, p. x) são apresentadas várias definições que se transcrevem, dado o seu valor de suporte para o desenvolvimento do presente capítulo:

“Planeamento do Espaço Marinho (MSP): um processo público de análise e alocação da distribuição espacial e temporal das atividades humanas em áreas marinhas, para

alcançar objetivos ecológicos, sociais e económicos, geralmente especificados através de um processo político;”

“Planeamento: uma atividade de gestão que produz informação para apoiar a tomada de decisões. Processo de decidir quem recebe o quê, quando e onde, como, a que custos, e quem paga os custos. O planeamento deve ser organizado para produzir informação em vários pontos no tempo. Deve ser uma atividade contínua, produzindo informação para a gestão que responda às mudanças de condições, ou seja, permitindo uma gestão adaptativa.”

A OCDE (2016) dedica atenção e detalhe ao desafio da gestão integrada do oceano, reconhecendo as diferenças entre o alto-mar e as zonas económicas exclusivas (p. 222).

Relativamente ao tema do ordenamento do espaço marítimo, esclarece:

“O MSP identifica quais as áreas do espaço marinho apropriadas para diferentes usos ou atividades, a fim de reduzir conflitos e alcançar objetivos ecológicos, económicos e sociais. Assim, o MSP traz uma dimensão espacial para a regulação das atividades marítimas, ajudando a estabelecer padrões geográficos de usos do mar dentro de uma determinada área.” (p. 226).

3.8.1 Ordenamento do espaço marítimo na União Europeia

O tema do ordenamento do espaço marítimo constitui uma das cinco políticas transversais previstas na política marítima integrada (PMI) da União Europeia (as outras quatro incluem o “crescimento azul”; o conhecimento e dados sobre o meio marinho; a vigilância marítima integrada; e as estratégias para as bacias marítimas).

A importância de garantir o ordenamento do espaço marítimo foi também prevista na Directiva-Quadro Estratégia Marinha (Directiva 2008/56/CE), que estabeleceu um quadro de acção comunitária no domínio da política para o meio marinho. Nesta directiva foi desenvolvida uma estratégia para a utilização sustentável dos mares e a protecção e conservação dos ecossistemas marinhos, numa abordagem que incluiu as áreas marinhas protegidas e todas as actividades humanas com impacto no meio marinho.

Seria preciso esperar mais seis anos, para se registar um maior desenvolvimento do tema. Tal verificou-se com a publicação da Directiva 2014/89/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de julho de 2014, que estabeleceu um quadro para o ordenamento do espaço marítimo. Nesta directiva foi reconhecida que as múltiplas pressões exercidas sobre os recursos costeiros e a crescente procura de espaço marítimo para diferentes fins,

exigiam uma abordagem integrada do ordenamento e da gestão do espaço marítimo. Esta abordagem previa o estabelecimento e a aplicação de planos de ordenamento do espaço marítimo pelos Estados-Membros de forma a “promover a coexistência das diferentes utilizações e, se necessário, a repartição adequada do espaço marítimo entre as utilizações relevantes”. O ordenamento do espaço marítimo contribuiria assim para a gestão eficaz das atividades marinhas e para a utilização sustentável dos recursos marinhos e costeiros, sustentado num “processo de decisão coerente, transparente, sustentável e fundamentado”. No seu artigo 3.º número 2, foi apresentada a definição de ordenamento do espaço marítimo: “um processo através do qual as autoridades competentes dos Estados-Membros analisam e organizam as atividades humanas nas zonas marinhas para alcançar objetivos ecológicos, económicos e sociais.” A directiva estabeleceu também que o processo de ordenamento deveria promover a cooperação entre os Estados-Membros, obrigando-os a preparar planos de ordenamento do espaço marítimo até 31 de março de 2021 (exceto os que não possuem litoral). Para apoiar este processo foi lançada a Plataforma Europeia de Ordenamento do Espaço Marítimo (*European MSP Platform*)¹⁰², um serviço para os Estados-Membros partilharem conhecimento e experiências relevantes sobre o ordenamento do espaço marítimo.

3.8.2 Ordenamento do espaço marítimo nacional

Portugal antecipou-se à União Europeia na abordagem legislativa à necessidade de ordenamento do espaço marítimo nacional. Efetivamente, a diretiva que estabeleceu um quadro para o ordenamento do espaço marítimo (2014/89/UE) foi lançada em 23 de julho de 2014. Cerca de três meses antes, em 10 de abril, Portugal publicava a Lei n.º 17/2014, que estabeleceu as bases da política de ordenamento e de gestão do espaço marítimo nacional, conhecida por Lei de Bases do Ordenamento e de Gestão do Espaço Marítimo (LBOGEM). O seu artigo 4.º expressa claramente:

“O ordenamento e a gestão do espaço marítimo nacional têm como objetivo a promoção da exploração económica sustentável, racional e eficiente dos recursos marinhos e dos serviços dos ecossistemas, garantindo a compatibilidade e a sustentabilidade dos diversos usos e das atividades nele desenvolvidos, atendendo à

¹⁰² *European MSP Platform* [Em linha]. [Consult. 30 mai. 2019]. Disponível em WWW: <URL: <https://www.msp-platform.eu/>>.

responsabilidade inter e intrageracional na utilização do espaço marítimo nacional e visando a criação de emprego.”

Esta Lei viria a ser desenvolvida através do Decreto-Lei n.º 38/2015, que definiu: (1) o regime de elaboração, aprovação, alteração, revisão e suspensão dos instrumentos de ordenamento do espaço marítimo nacional; (2) o regime jurídico aplicável aos títulos de utilização privativa do espaço marítimo nacional; (3) o regime económico e financeiro associado à utilização privativa do espaço marítimo nacional; e (4) o regime de acompanhamento permanente e de avaliação técnica do ordenamento do espaço marítimo nacional. O Decreto-Lei n.º 38/2015 transpôs também para a ordem jurídica interna a Diretiva n.º 2014/89/UE.

Importa também referir o alinhamento entre a LBOGEM e a Estratégia Nacional para o Mar 2013-2020 (ENM 2013-2020), adotada alguns meses antes, em 12 de fevereiro de 2014, através da Resolução de Conselho de Ministros n.º 12/2014, assentando em quatro pilares estratégicos: o território de referência, a dimensão, a geografia e a identidade nacional. Efetivamente, esta Resolução sublinhava já a importância da futura entrada em vigor da Lei de bases do ordenamento e da gestão do espaço marítimo nacional, apontando-a como decisiva para o incremento da economia do mar¹⁰³.

A Lei n.º 17/2014 e o Decreto-Lei n.º 38/2015 constituem assim legislação fundamental para a criação de normas aplicáveis à utilização de todo o espaço marítimo adjacente ao território continental e ao dos arquipélagos dos Açores e da Madeira, incluindo a plataforma continental estendida, para além das 200 milhas marítimas (Becker-Weinberg, 2016, p. 14).

¹⁰³ Acerca da LBOGEM, a Resolução de Conselho de Ministros n.º 12/2014 expressa no capítulo III – modelo de desenvolvimento (p. 1317): “A referida Lei de Bases [LBOGEM] visa criar um quadro jurídico eficaz de compatibilização entre usos ou atividades concorrentes, contribuindo para um melhor e maior aproveitamento económico do meio marinho, permitindo a coordenação das ações das autoridades públicas e da iniciativa privada e minimizando os impactos das atividades humanas no meio marinho, rumo à sustentabilidade.

O ordenamento e gestão espacial consagrados pela Lei de Bases materializam uma nova visão e uma nova prática, que se pretende simplificada, para a utilização de todo o espaço marítimo nacional, tendo presente, desde logo, que a plena valorização do espaço marítimo, num quadro de sustentabilidade, obriga ao tratamento de três vetores de ação: o da utilização, o da preservação e o do exercício das atividades económicas. A Lei de Bases visa, assim, estabelecer um quadro novo e alargado para o vetor da utilização, sem prejuízo da necessária articulação com os restantes vetores.

A simplificação será conseguida através de uma centralização do acesso ao licenciamento do uso do mar com recurso a meios eletrónicos, para a atribuição de títulos de utilização espacial, a promoção dos procedimentos administrativos no âmbito dos restantes vetores de ação, com vista à sua celeridade. A eficácia do ordenamento do espaço marítimo nacional depende, também, da criação de um regime jurídico aplicável à utilização do espaço marítimo, que regule a concessão, o licenciamento e a autorização de utilizações nas zonas marítimas sob soberania ou jurisdição nacionais.”

Porém, o entendimento do ordenamento e gestão do espaço marítimo nacional não se esgota nas referências já apresentadas, sendo fundamental conhecer o disposto em legislação relacionada com o tema.

A Lei n.º 54/2005 estabelece a titularidade dos recursos hídricos, definindo de forma abrangente o tema do domínio público marítimo através dos seguintes artigos:

“1- O domínio público hídrico compreende o domínio público marítimo, o domínio público lacustre e fluvial e o domínio público das restantes águas; 2- O domínio público hídrico pode pertencer ao Estado, às Regiões Autónomas e aos municípios e freguesias.” (Artigo 2.º)

“O domínio público marítimo compreende: a) As águas costeiras e territoriais; [Não inclui águas da ZEE]; b) As águas interiores sujeitas à influência das marés, nos rios, lagos e lagoas; c) O leito das águas costeiras e territoriais e das águas interiores sujeitas à influência das marés; d) Os fundos marinhos contíguos da plataforma continental, abrangendo toda a zona económica exclusiva [Inclui toda a plataforma continental, incluindo a estendida]; e) As margens das águas costeiras e das águas interiores sujeitas à influência das marés.” (Artigo 3.º)

“Titularidade do domínio público marítimo: O domínio público marítimo pertence ao Estado.” (Artigo 4.º)

A Lei n.º 58/2005 (Lei da Água) estabelece o enquadramento para a gestão das águas superficiais, designadamente as águas interiores, de transição e costeiras, e das águas subterrâneas. Transpõe para o ordenamento jurídico nacional, a Diretiva n.º 2000/60/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro (Diretiva Quadro da Água). Inclui as seguintes definições:

“b) «Águas costeiras» as águas superficiais situadas entre terra e uma linha cujos pontos se encontram a uma distância de 1 milha náutica, na direção do mar, a partir do ponto mais próximo da linha de base a partir da qual é medida a delimitação das águas territoriais, estendendo-se, quando aplicável, até ao limite exterior das águas de transição;

c) «Águas de transição» as águas superficiais na proximidade das fozes dos rios, parcialmente salgadas em resultado da proximidade de águas costeiras, mas que são também significativamente influenciadas por cursos de água doce;

e) «Águas interiores» todas as águas superficiais lênticas ou lóticas (correntes) e todas as águas subterrâneas que se encontram do lado terrestre da linha de base a partir da qual são marcadas as águas territoriais;

h) «Águas territoriais» as águas marítimas situadas entre a linha de base e uma linha distando 12 milhas náuticas da linha de base;” (Artigo 4.º)

A Lei n.º 34/2006 determina a extensão das zonas marítimas sob soberania ou jurisdição nacional e os poderes que o Estado Português nelas exerce, bem como os poderes exercidos no alto mar:

“Regula os limites das zonas marítimas sob soberania ou jurisdição nacional, e o exercício de poderes do Estado Português nas zonas marítimas sob soberania ou jurisdição nacional e no alto-mar.” (Artigo 1.º)

“São zonas marítimas sob soberania ou jurisdição nacional as águas interiores, o mar territorial, a zona contígua, a zona económica exclusiva e a plataforma continental.” (Artigo 2.º)

O Decreto-Lei n.º 226-A/2007 estabelece o regime sobre as utilizações dos recursos hídricos e respetivos títulos, definindo: “Títulos - A autorização, licença ou concessão constituem títulos de utilização dos recursos hídricos, e são reguladas nos termos da Lei n.º 58/2005, de 29 de dezembro, e do presente decreto-lei.” (Artigo 1.º)

A Lei n.º 31/2014 (Lei dos Solos) estabelece a lei de bases gerais da política pública de solos, de ordenamento do território e de urbanismo. Importante realçar que “(...) não se aplica ao ordenamento e à gestão do espaço marítimo nacional, sem prejuízo da coerência, articulação e compatibilização da política de solos e de ordenamento do território com a política do ordenamento e da gestão do espaço marítimo nacional.” (Artigo 1.º)

A Lei n.º 54/2015 estabelece as bases do regime jurídico da revelação e do aproveitamento dos recursos geológicos existentes no território nacional, incluindo os localizados no espaço marítimo nacional (Lei de Bases dos Recursos Geológicos). De acordo com esta lei, consideram-se recursos geológicos os bens naturais designados por depósitos minerais (minas); águas minerais naturais; águas mineroindustriais; recursos geotérmicos; massas minerais (pedreiras); e águas de nascente. A lei estabelece ainda que as ocorrências de hidrocarbonetos são objeto de diploma próprio. (Artigo 1.º)

3.8.3 Plano de situação do ordenamento do espaço marítimo (PSOEM)

A elaboração do PSOEM obedece ao Decreto-lei n.º 38/2015, e ao Despacho n.º 11494/2015, onde consta a indicação das entidades responsáveis pela sua elaboração, o âmbito espacial e as disposições relativas à comissão consultiva que apoia a elaboração do plano.

O Plano de Situação é um instrumento de ordenamento do espaço marítimo nacional que constitui uma ferramenta essencial para a política do mar, assegurando o desenvolvimento da economia do mar e a sustentabilidade do meio marinho tal como definido pela Diretiva-Quadro “Estratégia-Marinha” e pela Estratégia Nacional para o Mar 2013-2020. Trata-se de um plano estruturante e fundamental, que abrange todo o espaço marítimo nacional, desde as linhas de base até ao limite exterior da plataforma continental, integrando as águas interiores marítimas, o mar territorial, a zona económica exclusiva e a plataforma continental, incluindo para além das 200 milhas náuticas.

O Plano de Situação do Ordenamento do Espaço Marítimo caracteriza a distribuição espacial e temporal dos usos e atividades existentes e potenciais, identificando também as áreas relevantes para a conservação da natureza, biodiversidade, os valores correspondentes ao património cultural subaquático e as redes e estruturas indispensáveis à defesa nacional, à segurança interna e à proteção civil e combate à erosão costeira. O plano promove a compatibilização entre usos ou atividades concorrentes, tendo em vista contribuir para um melhor aproveitamento económico do meio marinho e minimizar o impacto das atividades humanas no meio marinho. É ainda o instrumento que permite a atribuição de títulos de utilização privativa do espaço marítimo nacional (TUPEM).

O PSOEM tem os seguintes objetivos: (1) executar os objetivos da estratégia nacional para o mar (ENM 2013-2020); (2) promover a exploração económica sustentável, racional e eficiente dos recursos marinhos; (3) contribuir para a coesão nacional e reforço da posição geopolítica e geoestratégica de Portugal na bacia do Atlântico; (4) contribuir para o ordenamento da bacia do Atlântico; (5) assegurar o bom estado ambiental das águas marinhas; (6) ordenar os usos e atividades, prevenindo e minimizando conflitos entre usos e atividades concorrentes; (7) contribuir para o conhecimento do oceano e reforçar a capacidade científica e tecnológica nacional; e (8) garantir a segurança jurídica e a transparência na atribuição dos títulos de utilização privativa do espaço marítimo nacional.

O ordenamento do espaço marítimo é efetuado, em primeira linha, pelo plano de situação. Os planos de afetação são um instrumento de ordenamento complementar ao PSOEM, procedendo à afetação de áreas e ou volumes do espaço marítimo nacional a usos e atividades não identificados no plano de situação. Os planos de afetação, assim que aprovados, ficam automaticamente integrados no plano de situação.

Em abril de 2018, a Direcção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos (DGRM), deu início ao período de discussão pública do Plano de Situação do Ordenamento do Espaço Marítimo (PSOEM), tendo este decorrido entre 30 de abril e 31 de julho do mesmo ano. Suscitou, porém, críticas de várias entidades, pelo que a DGRM anunciou a elaboração de um novo projeto, com data prevista de conclusão em dezembro de 2018, prevendo o início de nova consulta pública antes do final do ano.

A 2.^a versão do projeto de PSOEM correspondente à subdivisão do continente e à subdivisão da plataforma continental estendida viria a ser apresentada para consulta pública entre 12 de dezembro e 31 de janeiro de 2019. A respectiva documentação e cartografia encontra-se disponível para consulta na plataforma do PSOEM¹⁰⁴.

3.8.4 Áreas marinhas protegidas (AMP)

Áreas marinhas protegidas (AMP) são zonas geograficamente delimitadas em águas oceânicas, geridas através de meios legais, destinados à gestão e conservação da biodiversidade, dos habitats e dos ecossistemas marinhos, assim como dos serviços dos ecossistemas e dos valores culturais associados¹⁰⁵. Estas áreas são geralmente designadas para regulamentar e limitar as atividades humanas com impacto negativo no local protegido, procurando salvaguardar espécies e ecossistemas, contribuindo para uma utilização sustentável dos recursos naturais associados ao mar. As AMP constituem uma importante ferramenta de conservação e gestão marinhas, com o objetivo de mitigar a perda de biodiversidade e dos serviços de ecossistema associados.

A classificação das AMP é feita em função de critérios de proteção distintos, que resultam de legislação e regulamentação diversa. Esta decorre sobretudo dos princípios incorporados na Estratégia Nacional para o Mar e de compromissos internacionais

¹⁰⁴ PSOEM [Em linha]. [Consult. 30 jan. 2019]. Disponível em WWW: <URL: <http://www.psoem.pt/>>.

¹⁰⁵ *O que são áreas marinhas protegidas?* [Em linha]. [Consult. 30 jun. 2019]. Disponível em WWW: <URL: <https://www.oceanario.pt/noticias/o-que-sao-areas-marinhas-protetidas>>.

assumidos por Portugal, quer no âmbito da UE, quer no âmbito de Convenções internacionais, nomeadamente a Convenção OSPAR.

Compete à DGRM propor a criação de áreas marinhas protegidas, em articulação com a autoridade nacional para a conservação da natureza e biodiversidade (ICNF Instituto da Conservação da Natureza e das Florestas). Compete ainda à DGRM assegurar a gestão das AMP de interesse nacional e colaborar na gestão das que são de âmbito regional ou local, nomeadamente através da elaboração, avaliação e revisão de planos de ordenamento específicos.

Segundo Ribeiro (2016, p. 47) “AMP é apenas um conceito, um instituto. Em concreto, para a designação de AMPs (holísticas) há uma terminologia muito ampla decorrente dos sistemas de classificação e categorias de AMP”. Ribeiro acrescenta ainda exemplos de AMP a nível nacional: reserva marinha, parque marinho, áreas para a gestão de habitats ou espécies; a nível da União Europeia: SIC, ZEC, ZPE; e a nível internacional: AMP OSPAR, Reservas da Biosfera, Sítios Ramsar, entre outras. Para entender o conceito de AMP justifica-se, assim, uma análise histórica incluindo a legislação relacionada, onde se desenvolve e define terminologia relevante.

A Directiva 79/409/CEE, relativa à conservação das aves selvagens “Directiva Aves”, entretanto revogada pela Directiva 2009/147/CE, estabelece (Artigo 1.º): “A presente directiva diz respeito à conservação de todas as espécies de aves que vivem naturalmente no estado selvagem no território europeu dos Estados-Membros ao qual é aplicável o Tratado. Tem por objecto a protecção, a gestão e o controlo dessas espécies e regula a sua exploração.” Prevê a criação de zonas de protecção.

A Directiva 92/43/CEE do Conselho, de 21 de maio de 1992, relativa à preservação dos habitats naturais e da fauna e da flora selvagens “Directiva Habitats” tem por objetivo (Artigo 2.º) “(...) contribuir para assegurar a biodiversidade através da conservação dos habitats naturais e da fauna e da flora selvagens no território europeu dos Estados-membros em que o Tratado é aplicável.” No seu âmbito é criada uma rede ecológica europeia de zonas especiais de preservação denominada “Natura 2000”. Esta rede, formada por sítios que alojam tipos de habitats naturais (anexo I) e habitats das espécies (anexo II), deve assegurar a manutenção ou, se necessário, o restabelecimento dos tipos de habitats naturais e dos das espécies em causa.

A Rede Natura 2000 é uma rede ecológica para o espaço comunitário da União Europeia resultante da aplicação da Directiva 79/409/CEE (Directiva Aves) - revogada pela

Diretiva 2009/147/CE - e da Diretiva 92/43/CEE (Diretiva Habitats) que tem como finalidade assegurar a conservação a longo prazo das espécies e dos habitats mais ameaçados da Europa, contribuindo para parar a perda de biodiversidade. Constitui o principal instrumento para a conservação da natureza na União Europeia. A Rede Natura 2000, que também se aplica ao meio marinho, inclui: (1) Zonas de Proteção Especial (ZPE) - estabelecidas ao abrigo da Diretiva Aves, que se destinam essencialmente a garantir a conservação das espécies de aves, e seus habitats; (2) Sítio de Importância Comunitária (SIC) - criadas ao abrigo da Diretiva Habitats (artigo 1º - alínea “k”), representa um sítio que, na ou nas regiões biogeográficas a que pertence, contribua de forma significativa para manter ou restabelecer um tipo de habitat natural; (3) Zonas Especiais de Conservação (ZEC) - criadas ao abrigo da Diretiva Habitats (artigo 1º - alínea “l”), são Sítios de Importância Comunitária (SIC) em que são aplicadas as medidas necessárias para a manutenção ou o restabelecimento do estado de conservação favorável, dos habitats naturais e/ou das populações das espécies para as quais o sítio é designado.

Em 1992 é assinada a Convenção sobre a Diversidade Biológica (CDB) (*Convention on Biological Diversity CBD*)¹⁰⁶ cujo objetivo consiste na (artigo 1.º) “Conservação da diversidade biológica, a utilização sustentável dos seus componentes e a partilha justa e equitativa dos benefícios provenientes da utilização dos recursos genéticos”.

A Convenção CDB é o primeiro acordo que engloba todos os aspetos da diversidade biológica: genomas e genes; espécies e comunidades; habitats e ecossistemas. Os primeiros esboços da Convenção tiveram início em 1987. Em junho de 1992, na Conferência das Nações Unidas para o Meio Ambiente e Desenvolvimento realizada no Rio de Janeiro (CNUMAD; Cimeira da Terra; Rio 92), foi aberta para assinatura e ratificação, tendo entrado em vigor em 29 de dezembro de 1993. Portugal ratificou a Convenção da Diversidade Biológica, através do Decreto n.º 21/93, de 21 de junho, tendo entrado em vigor a 21 de março de 1994. Entraram posteriormente em vigor dois protocolos relacionados: (1) *Cartagena Protocol on Biosafety to the Convention on Biological Diversity* (adoptado em 2000 – em vigor em 2003); e *Nagoya Protocol on Access to Genetic Resources and the Fair and Equitable Sharing of Benefits Arising from their Utilization (ABS) to the Convention on Biological Diversity* (adoptado em 2010 – em vigor em 2014).

¹⁰⁶ *Convenção sobre a Diversidade Biológica CDB* [Em linha]. [Consult. 30 jun. 2019]. Disponível em WWW: <URL: <https://www.cbd.int/convention/text/>>.

Em 2001 é adotada a Estratégia Nacional de Conservação da Natureza e da Biodiversidade (ENCNB), através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 152/2001, em articulação com os compromissos internacionais assumidos no quadro da Convenção sobre a Diversidade Biológica (CDB) e de harmonia com a estratégia da União Europeia nesta área.

Em 2008 é publicada a Diretiva 2008/56/CE - Diretiva-Quadro Estratégia Marinha, uma ação da União Europeia no domínio da política para o meio marinho, com o objetivo de estabelecer uma abordagem comum e objetivos de prevenção, proteção e conservação do meio contra atividades humanas nocivas. Esta directiva exige que os países da União Europeia desenvolvam estratégias destinadas alcançar o bom estado ambiental até 2020, devendo estas incluir medidas destinadas a proteger o ecossistema marinho e a assegurar a sustentabilidade das atividades económicas associadas ao meio marinho.

Também em 2008, é publicado o Decreto-Lei n.º 142/2008, que estabelece o regime jurídico da conservação da natureza e da biodiversidade. Integra o Sistema Nacional de Áreas Classificadas (SNAC), que viria a ser alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 242/2015. O SNAC é constituído pela Rede Nacional de Áreas Protegidas (RNAP), pelas áreas classificadas que integram a Rede Natura 2000 e pelas demais áreas classificadas ao abrigo de compromissos internacionais assumidos pelo Estado Português. O SNAC é aplicável ao conjunto dos valores e recursos naturais presentes no território nacional e nas águas sob jurisdição nacional. São classificadas como áreas protegidas as áreas terrestres e aquáticas interiores e as áreas marinhas em que a biodiversidade ou outras ocorrências naturais apresentem, pela sua raridade, valor científico, ecológico, social ou cénico, uma relevância especial que exija medidas específicas de conservação e gestão. As tipologias de áreas protegidas incluem: Parque Nacional; Parque Natural; Reserva Natural; Paisagem Protegida; e Monumento Natural.

Em 2018 é aprovada a Estratégia Nacional de Conservação da Natureza e da Biodiversidade (ENCNB 2030), através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 55/2018. Em termos estruturais, a ENCNB 2030 é composta por seis capítulos. No primeiro capítulo encontra-se uma leitura atual sobre o país, a sua biodiversidade e o seu capital natural; no segundo apresenta-se um diagnóstico e a situação de referência do património natural português; e no terceiro enuncia-se a ambição e a visão para a conservação da natureza e da biodiversidade. A componente estratégica é desenvolvida no capítulo quarto e as componentes operacionais estão contidas nos capítulos cinco e

seis, onde são apresentados, respetivamente, os financiamentos e os recursos, bem como a governação e o acompanhamento da implementação da Estratégia.

No domínio internacional, é fundamental referir a Convenção OSPAR, da qual Portugal é parte contratante. A OSPAR¹⁰⁷ é uma convenção marinha regional que foi constituída com o objetivo de proteger o meio marinho do Atlântico Nordeste. A OSPAR é assim um mecanismo legal, cujas partes contratantes constituem a Comissão OSPAR. São partes contratantes da OSPAR além de Portugal: a Bélgica, Dinamarca, Finlândia, França, Alemanha, Islândia, Irlanda, Holanda, Noruega, Espanha, Suécia, Reino Unido, Luxemburgo, Suíça e também a União Europeia. A Comissão teve o seu início em 1972, através da Convenção de Oslo que debatia o problema do alijamento de lixo no mar (*dumping*). Mais tarde, em 1974, na Convenção de Paris foram discutidas questões relacionadas com as fontes de poluição marinha de origem terrestre e da indústria offshore. Essas duas convenções foram unificadas, atualizadas e prorrogadas pela Convenção OSPAR em 1992. O nome OSPAR provém assim das duas convenções originais ("OS" de Oslo e "PAR" de Paris). No âmbito da Convenção OSPAR, as Áreas Marinhas Protegidas (AMP) são espaços designados pelas partes contratantes que têm como objetivo proteger e conservar as espécies e habitats marinhos, ecossistemas e os processos ecológicos do ambiente marinho. Nas AMP são aplicadas medidas específicas de proteção e de conservação, ou medidas de recuperação e de restauro das áreas degradadas, sendo também consideradas medidas de precaução destinadas a prevenir a ocorrência de danos ambientais no ambiente marinho.

Encerra-se aqui o Plano de Formação em Direito e economia do mar em ações de curta duração. As oito partes apresentadas não esgotam os temas a desenvolver, estando prevista a adição de novos módulos, que incluem a poluição marinha, a segurança (*safety*) e proteção marítima (*security*), modelos de desenvolvimento económico, entre outros.

¹⁰⁷ *Convenção OSPAR* [Em linha]. [Consult. 30 jun. 2019]. Disponível em WWW: <URL: <https://www.ospar.org/>>.

4. ESTRATÉGIA E IMPLEMENTAÇÃO

Apresentado o plano de formação no capítulo anterior, importa definir a estratégia organizacional para gestão e coordenação da mesma. Estratégia significa, antes de tudo, o pensar contínuo e a antecipação de cenários em ambiente organizacionais, e a construção de diferenciação que assegure vantagens competitivas a longo prazo.

Conforme referido previamente, a transmissão de conhecimento de Direito e economia do mar, em ações de formação de curta duração e em qualquer ponto do mundo, constitui um projeto potenciador da aproximação das pessoas ao oceano. A estratégia organizacional para o desenvolvimento da atividade prevista, assenta sobre uma estrutura empresarial de natureza privada, na forma de sociedade por quotas. Esta empresa, já em atividade, tem a designação de Sardinha & Ruivo, Lda e detém o registo de várias marcas com as quais se apresenta no mercado. Uma delas, a marca EconomiaAzul, foi criada especificamente para representar e promover a formação em Direito e economia do mar, em ações móveis de curta duração. Ao longo da apresentação do projeto, esta marca será referenciada como iniciativa EconomiaAzul e não como empresa EconomiaAzul. De facto, esta última não existe. A iniciativa EconomiaAzul constitui, assim, uma ação empresarial, cuja missão deve ser cumprida tendo em conta a sua sustentabilidade económica e financeira.

O presente capítulo inclui também a apresentação resumida e justificação do plano de comunicação estratégica, alinhado com a estratégia organizacional, e a apresentação do modelo e fases de implementação do projeto.

4.1 VISÃO, MISSÃO, OBJETIVOS ORGANIZACIONAIS

A definição de uma estratégia organizacional inicia-se com a identificação da visão da organização sobre o futuro e com uma afirmação do seu posicionamento em relação ao mesmo. A iniciativa EconomiaAzul tem como visão:

- Um Oceano produtivo e sustentável tem de ser conhecido e protegido.

O passo seguinte na definição da estratégia organizacional consiste em definir a missão da organização, ou seja, o que vai esta fazer para se aproximar ou contribuir para a afirmação da sua visão. A iniciativa EconomiaAzul tem como missão:

- Pensar, ser, agir, azul. Aproximar as pessoas e o oceano através do conhecimento.

Identificada a visão e a missão da iniciativa EconomiaAzul, importa definir a proposta de valor da organização para o mercado, ou seja, o que oferece a organização que os clientes possam reconhecer como uma oferta de valor para as respetivas atividades. A iniciativa EconomiaAzul representa um benefício reconhecido pelos seus diferentes públicos-alvo, oferecendo:

- (1) conhecimento essencial sobre o Direito e a economia do mar;
- (2) conteúdos selecionados e adaptados a cada contexto e organização;
- (3) e ações de formação de curta duração.

Caracterizadas a visão, a missão e a proposta de valor da iniciativa EconomiaAzul, torna-se fundamental identificar os seus objetivos organizacionais, ou seja, o que pretende esta alcançar com a atividade desenvolvida. Através da realização da formação em Direito e economia do mar em ações de curta duração, a iniciativa EconomiaAzul tem os seguintes objetivos:

- (1) captação de novos alunos para o ensino marinho e marítimo;
- (2) capacitação de profissionais em atividades ligadas à economia do mar;
- (3) promoção de investimento na economia do mar.

4.1.1 Mercados-alvo da organização

A iniciativa EconomiaAzul constitui uma ação empresarial, cuja missão deve ser cumprida tendo em conta a sua sustentabilidade económica e financeira. Para alcançar os objetivos definidos, torna-se fundamental identificar os mercados-alvo da organização, ou seja, os segmentos de mercado em que esta pretende prestar os seus serviços.

Os mercados-alvo da iniciativa EconomiaAzul encontram-se em território nacional, mas também no mercado internacional, nomeadamente nos 7 países de língua oficial portuguesa: Angola, Brasil, Cabo Verde, Guiné-Bissau, Moçambique, São Tomé e Príncipe e Timor-Leste. Identificam-se particularmente quatro segmentos de mercado, para os quais a proposta de valor da iniciativa EconomiaAzul pretende ser apelativa:

Indústria – Empresas privadas, organizações, empresários, administradores e gestores com necessidade de recolher informação e obter conhecimento, para suporte a decisões estratégicas, investimento e apoio a projetos (identificadas 45.984 empresas em Portugal);

Administração Pública – Organismos do governo central, regional e local, com necessidade de obter o conhecimento fundamental para comunicação com os respetivos

públicos internos e externos, e suporte às decisões de gestão (identificadas 76.455 instituições em Portugal);

Estudantes do ensino superior – Oferta de uma visão abrangente do Direito e economia do mar e do seu potencial em termos de carreira profissional, clarificando dúvidas e motivando o investimento em carreiras profissionais no setor marinho/marítimo (identificadas 372.753 alunos em Portugal);

População ativa com bacharelato, licenciatura, mestrado ou doutoramento – Pessoas empregadas ou desempregadas, com qualificação superior, com atitude de aprendizagem contínua e vontade de progredir a sua carreira, no setor onde estão inseridos ou transitando para o setor marinho/ marítimo (identificadas 1.361.800 pessoas em Portugal).

A quantificação detalhada de mercados-alvo é apresentada em apêndice, incluindo a referenciação à origem dos dados.

4.1.2 Estrutura de preços

A formação em Direito em economia do mar em ações de curta duração, tem um preço estabelecido por participante e por dia de formação, que corresponde ao valor de 178 euros + iva. A formação é realizada, em condições normais, para grupos com um máximo de 14 participantes.

Encontra-se em desenvolvimento um novo modelo de negócio, baseado num programa de oferta de bolsas de formação a candidatos selecionados. Neste modelo, os participantes não pagam a formação, sendo os custos da mesma suportados por entidades que patrocinam as referidas bolsas de formação, normalmente no âmbito dos seus programas de responsabilidade social corporativa.

4.2. PLANO DE COMUNICAÇÃO ESTRATÉGICA

Porque é fundamental comunicar uma organização empresarial como a iniciativa EconomiaAzul? Basicamente, porque o que não é percebido, não existe. Efetivamente, e particularmente nos dias de hoje, em que abundam as oportunidades e os ruídos, o que não se comunica (bem), não existe. Ou, por outras palavras, produto que não está na prateleira, não vende.

Uma boa estratégia organizacional deve ser complementado e apoiada por um plano de comunicação estratégica. Argenti, Howell e Beck sustentam (2005, p. 83): “We define strategic communication as communication aligned with the company’s overall strategy, to enhance its strategic positioning.”.

A comunicação estratégica ultrapassa as fronteiras do marketing e da comunicação de marketing, escapando à visão redutora destas últimas, normalmente orientada a marcas, produtos, objetivos comerciais, resultados de vendas e com apenas um público-alvo: os clientes. Efetivamente a comunicação estratégica é uma função de gestão de topo, assumida e vivida pela equipa de liderança e estreitamente ligada à estratégia da organização, orientada a todos as partes interessadas e comunidade onde opera, não podendo nem devendo ser delegada a um departamento de comunicação.

A comunicação estratégica pode ser considerada o somatório de todas as estratégias de comunicação parciais, entre as quais se inclui a comunicação de marketing, a comunicação financeira para os mercados, a comunicação interna, etc. Na realidade, devido à sinergia resultante, a comunicação estratégica resulta maior que a mera soma das estratégias de comunicação parciais.

4.2.1 Objetivos da comunicação

A iniciativa EconomiaAzul tem seis objetivos gerais de comunicação: (1) destacar a identidade da marca, promovendo diferenciação, transparência e posicionamento único; (2) conquistar notoriedade (*awareness*) para a marca, chamar a atenção, ser conhecida, ter destaque, ser reconhecida como importante, digna de nota, distinta e relevante, despertar o interesse e o desejo de acompanhar, de saber mais, promovendo a tomada de consciência da necessidade de aproveitar e de proteger o oceano; (3) estimular a interação (*engagement*), promovendo o diálogo e cultivando relações de longo prazo; (4) promover a recomendação (*advocacy*), através da criação de conteúdos úteis e de qualidade,

estimulando adesão e compromisso com a marca e a partilha de conteúdos; (5) construir reputação positiva, autoridade e influência, através da criação e partilha de conteúdos exclusivos e de qualidade, e da recolha de testemunhos escritos partilháveis; (6) alcançar a conversão, através da inscrição em ações de formação e eventos, da aquisição de serviços e produtos, e pela subscrição de newsletter e informação regular.

4.2.2 Públicos-alvo da comunicação

Os públicos-alvo de comunicação da iniciativa EconomiaAzul encontram-se em território nacional, mas também no mercado internacional, nomeadamente nos 7 países de língua oficial portuguesa: Angola, Brasil, Cabo Verde, Guiné-Bissau, Moçambique, São Tomé e Príncipe e Timor-Leste.

Em qualquer um dos territórios, os públicos-alvo da iniciativa EconomiaAzul incluem os potenciais clientes previamente apresentados na estratégia organizacional: (1) indústria; (2) administração pública; (3) estudantes inscritos no ensino superior; e (4) população ativa com ensino superior.

Incluem também os públicos-alvo não clientes, nomeadamente: (1) os potenciais parceiros - prioritariamente instituições de ensino superior, mas também organizações representativas de sectores de atividade, incluindo associações profissionais, ordens, etc.; (2) os media - jornais, revistas e plataformas de comunicação de notícias online; blogues; e televisão; e (3) organizações não governamentais ligadas à proteção ambiental do planeta em geral e do oceano em particular.

Relativamente aos públicos-alvo potenciais clientes, a respetiva qualificação e segmentação obedecerá aos seguintes critérios:

- Indústria: inclui as empresas e organizações de carácter privado. Os setores de atividade incluem as indústrias extrativas, as indústrias transformadoras, os transportes, o turismo, o ensino, os serviços especializados, entre muitos outros. A comunicação será tendencialmente dirigida aos quadros de administração e aos quadros superiores, com responsabilidades de gestão e de coordenação de projetos;

- Administração pública: a administração pública inclui a administração central (Estado e serviços e instituições relacionados); a administração regional (órgãos dos governos regionais da Madeira e Açores e serviços relacionados); e a administração local (municípios, freguesias e respetivos serviços e instituições). A comunicação será dirigida apenas aos quadros dirigentes e técnicos superiores das referidas administrações;

- Estudantes inscritos no ensino superior: todos os alunos inscritos em instituições de ensino superior portuguesas e em território nacional, em todos os cursos e áreas de estudo. Não se realiza segmentação por área de estudo porque se considera a literacia do oceano fundamental para todos os alunos do ensino superior, oferecendo possibilidades de estudos de pós-graduação, mestrados, ou transição entre áreas de ensino;

- População ativa com ensino superior completo: Todas as pessoas integradas na população ativa, com nível de escolaridade superior, em quaisquer cursos e áreas de estudo. Não se realiza segmentação por área de estudo porque se considera a literacia do oceano fundamental para todas as pessoas com educação superior (e não só), oferecendo possibilidades de estudos de pós-graduação, mestrados, ou transição entre áreas de atividade.

Relativamente aos públicos-alvo não clientes, a respetiva qualificação e segmentação obedecerá aos seguintes critérios:

- Parceiros nacionais: prioritariamente instituições de ensino superior, mas também organizações representativas de sectores de atividade, incluindo associações profissionais, ordens, câmaras de comércio; outras. A comunicação será realizada de forma personalizada e individualizada;

- Medias nacionais: jornais, revistas e plataformas de comunicação de notícias online; televisão. Privilegiar os media com comunicação em ambientes digitais, com audiências que incluam os potenciais clientes nacionais identificados previamente;

- Organizações não governamentais: organizações ligadas à proteção ambiental do planeta em geral, e do oceano em particular. A comunicação será realizada de forma personalizada e individualizada.

4.2.3 Comunicação digital

A comunicação com os públicos-alvo classificados como potenciais clientes é prioritariamente digital, não impedindo, no entanto, a realização de ações offline de contacto presencial com os mesmos, ou o recurso pontual a comunicação offline. A comunicação com os restantes públicos-alvo, incluindo parceiros, media, organizações não governamentais, e públicos-alvo internacionais, será realizada de forma personalizada e recorrendo aos melhores mecanismos de comunicação, online ou offline.

A comunicação digital, um dos elementos do mix de comunicação, oferece atualmente meios e ferramentas de extraordinário valor e de elevado alcance, a diferentes

públicos-alvo e com cirúrgica segmentação. Os meios e canais disponíveis oferecem personalização de mensagens e precisão de alvos, permitindo a aplicação de métricas e a sua monitorização em tempo-real, com a correspondente otimização de resultados, exigindo menores valores de investimento relativamente a outros meios. Adicionalmente, permite promover a interação amplificada com pessoas e organizações, estimulando a colaboração, cooperação e partilha, e a exploração de múltiplos conceitos criativos, potenciando uma cultura de aprendizagem com os “erros”, e a correspondente agilização de ações.

A comunicação em meios digitais é fundamental para a iniciativa EconomiaAzul alcançar os seus públicos-alvo, particularmente em Portugal, em que estudos indicam que cerca de 8 dos 10,27 milhões de habitantes usam a internet. E que cerca de 6,7 milhões de pessoas utilizam ativamente as redes sociais. A digitalização do mundo que conhecemos continua a crescer a ritmo crescente, alterando e agilizando processos, e atraindo cada vez mais pessoas para um mundo de comunicação, partilha e relacionamento online. Portugal, um dos principais mercados para a atividade da EconomiaAzul, não é exceção como o comprovam vários estudos. Um deles, publicado em parceria pela We Are Social e a Hootsuite, e intitulado “Relatório da Situação Digital Global em 2019”¹⁰⁸, identifica os principais comportamentos e tendências do mundo digital. Neste estudo foram analisados mais de 230 países, Portugal incluído. Relativamente à realidade nacional, os dados mostram que, em média, cada português passa 6h38 por dia na Internet, sendo 2h09 das mesmas passadas nas redes sociais.

Dada a importância da comunicação digital, o autor do projeto participou e concluiu uma pós-graduação nesta área, no ano lectivo 2018-2019, onde construiu e finalizou um plano de comunicação estratégica digital para a iniciativa EconomiaAzul. Este plano foi concluído em julho de 2019 e as suas componentes operacionais serão ativadas gradualmente, na continuidade da atividade desenvolvida. Apresenta-se no apêndice III do presente projeto, uma versão resumida do referido plano de comunicação estratégica digital.

¹⁰⁸ *Relatório da Situação Digital Global em 2019* [Em linha]. [Consult. 30 jun. 2019]. Disponível em WWW: <URL: <https://hootsuite.com/pt/pages/digital-in-2019>>.

4.3. IMPLEMENTAÇÃO DO PROJETO

A implementação do projeto de formação em Direito e economia do mar em ações de curta duração, é apresentada em quatro partes: (1) iniciativa empresarial; (2) comunicação e promoção das ações de formação com o objetivo de captar alunos; (3) realização da formação e metodologias utilizadas; (4) pós-formação com recolha de testemunhos de alunos.

4.3.1 Iniciativa empresarial

Foi idealizada uma iniciativa empresarial baseada na transmissão de conhecimento, através da realização de ações de formação em Direito e economia do mar, em ações de curta duração. Como ponto de partida foi estruturado o seu conteúdo fundamental, e elaborado o esboço de uma estratégia organizacional e de um plano de comunicação. A qualificação e quantificação inicial de mercados-alvo e de públicos-alvo de comunicação foi prioritária, nesta fase de análise geral da viabilidade do projeto.

Desenvolveu-se posteriormente um plano de formação detalhado, composto por oito módulos principais, cujos temas representam o conhecimento considerado fundamental em termos de Direito e economia do mar. No âmbito de cada um dos módulos de formação foram desenvolvidos conteúdos detalhados, em formato de texto e em formato de apresentação powerpoint. Os conteúdos desenvolvidos tiveram como base o conhecimento adquirido no mestrado em Direito e Economia do Mar, e o conhecimento desenvolvido posteriormente em atividades de investigação.

Com o objetivo de validar o interesse do mercado na iniciativa empresarial preconizada, e de testar uma estratégia de comunicação digital básica, foi criada a marca EconomiaAzul e o serviço “Formação Economia Azul: a Nova Economia do Mar”. Desenvolveu-se uma plataforma em linha - www.economiaazul.pt, onde se apresentou a identidade do projeto, a sua proposta de valor e as suas características básicas, incluindo o plano de formação, o local de formação, e um formulário de contacto.

4.3.2 Comunicação da formação

As ações de formação foram comunicadas e promovidas com o título “Formação Economia Azul: a nova Economia do Mar”, nome que se revelou apelativo pelo facto de conter palavras chave relevantes (Economia Azul e Economia do Mar).

A comunicação e promoção das ações de formação foi realizada com recurso a divulgação (sem custos) nas redes sociais Facebook e LinkedIn. Foi também realizada publicidade paga na rede social Facebook. Adicionalmente, foram enviados convites diretos a pessoas e a entidades, nomeadamente instituições públicas e empresas, utilizando ferramentas de email marketing.

Em todas as comunicações foi apresentado o convite para visita a plataforma em linha www.economiaazul.pt. Nesta plataforma foi publicado o programa detalhado de formação, informação sobre data, local e condições de participação. Foi também disponibilizado um formulário para solicitação de informação adicional.

A resposta aos pedidos de informação foi dada através do envio de email com brochura de apresentação da formação e condições de inscrição e participação detalhadas. Após o envio do email foi realizado acompanhamento através de contacto telefónico, para esclarecimento de questões e qualificação da oportunidade. Este contacto foi valioso no sentido de identificar a origem do pedido de informação, a profissão e educação da pessoa interessada, e de perceber as motivações e o nível de literacia do oceano existente.

Na sequência do contacto telefónico, vários pedidos de informação em nome pessoal deram origem a pedidos de emissão de propostas institucionais e emissão de faturas proforma, tendo evoluído para encomendas posteriores.

Importa sublinhar que, apesar da comunicação ter sido realizada para pessoas e não para organizações, através das redes sociais descritas e de emails personalizados, a informação propagou-se em redes institucionais. De facto, as organizações são as suas pessoas. As pessoas são também (as suas) organizações. Mesmo nos públicos institucionais (indústria e administração pública) são as pessoas que tomam decisões. E hoje, e cada vez mais, não existe separação vida/trabalho. Mais que empregados, os colaboradores são pessoas, 24 horas por dia, 365 dias por ano. Podemos assim chegar à organização de forma indireta, chegando às suas pessoas, onde quer que estejam – em casa, no autocarro, ou na praia.



Figura 3 - Plataforma www.economiaazul.pt

4.3.3 Realização da formação

A adesão à oferta de serviços da iniciativa EconomiaAzul foi gradual, tendo sido realizadas quatro ações da formação intitulada “Formação Economia Azul: a nova Economia do Mar”. As primeiras três seguiram um modelo de venda a cada participante; a última seguiu um modelo de patrocínio institucional com oferta de bolsas de formação. Todas as ações foram realizadas em sala, no hotel Olissippo Oriente (4*), no Parque das Nações em Lisboa.

Em relação às três ações iniciais, estas realizaram-se com duração de apenas um dia, a primeira no dia 14 de julho de 2018; a segunda no dia 25 de outubro de 2018; e a terceira no dia 14 de fevereiro de 2019. Para as três ações de formação foram recebidas 17 inscrições de profissionais de várias áreas de atividade, incluindo autarquias, engenharia, gestão de projetos, economia, consultoria, investimento, política, e transporte marítimo. Cada aluno pagou o valor de 178 euros + iva pela participação.

Primeira ação de formação – 14 julho 2018

A adesão a esta ação de formação ultrapassou as expetativas, tendo sido recebidos vários pedidos de informação detalhada sobre a ação de formação. Entre os participantes encontravam-se pessoas ligadas profissionalmente à engenharia civil, política, transporte marítimo, economia e indústria metalomecânica. A formação realizou-se como previsto, tendo a duração de um dia. No final da mesma foi solicitada a apresentação de uma opinião sobre a ação, tendo sido recolhidos testemunhos positivos e encorajadores (apresentados no Apêndice II), todos eles sustentando o interesse do mercado no projeto e permitindo antecipar a sua viabilidade económica e financeira.

Segunda e terceiras ações de formação - 25 outubro 2018 e 14 fevereiro 2019

Com o objetivo de confirmar o interesse de outros públicos-alvo e de testar novos modelos de comunicação, foram realizadas mais duas ações de formação, uma no dia 25 de outubro de 2018 e outra no dia 14 de fevereiro de 2019, aplicando-se a mesma política de preços. Em ambas se registou, mais uma vez interesse por parte do mercado. Entre os participantes encontravam-se pessoas ligadas profissionalmente à administração pública portuguesa, a organizações governamentais de Cabo Verde, à indústria de transporte marítimo e a consultoria de investimento. No final das ações realizadas foi igualmente solicitada a apresentação de avaliação da ação, tendo sido recolhidos testemunhos também positivos e encorajadores, permitindo mais uma vez antecipar a viabilidade económica e financeira da iniciativa empresarial. As conclusões parciais retiradas das ações de formação realizadas e a experiência acumulada, permitiram a reflexão estratégica e a análise de eventuais forças e fraquezas do projeto, assim como oportunidades e ameaças.

Quarta ação de formação - 23 maio 2019

Em abril de 2019, com o objetivo de testar a receptividade do mercado a um novo modelo de negócio, foi lançado o conceito de Bolsas de Formação Economia Azul: a Nova Economia do Mar. No seu seguimento, foi agendada uma nova ação de formação para o dia 23 de maio de 2019, baseada num processo de oferta de bolsas de formação a candidatos com determinadas características, nomeadamente formação superior. Foram recebidas dezenas de candidaturas, das quais foram selecionadas um número reduzido, seguindo critérios relacionados com a relevância dos temas do Direito e da economia do

mar, para o desenvolvimento da atividade do candidato. A viabilidade financeira foi garantida através da formalização de acordo de patrocínio com uma organização privada. O patrocinador institucional selecionado – a Agência Portuguesa de Marítimos (Apormar), financiou a formação desenvolvida oferecendo 10 bolsas a licenciados ou finalistas de licenciatura e a mestres ou finalistas de mestrado, em qualquer área de estudo. Este patrocínio foi atribuído no âmbito da política de responsabilidade social corporativa (RSC) da Apormar.

As candidaturas decorreram de 1 a 30 de abril, tendo sido rececionadas 72 candidaturas nacionais e internacionais, das quais foram, como previsto, selecionadas 10. Os candidatos aos quais foram atribuídas as bolsas de formação, puderam participar na Formação Economia Azul: a nova Economia do Mar, sem qualquer custo. As bolsas de formação não incluíram viagens e estadias, apenas a oferta do valor de participação na formação.



Figura 4 - Sala de formação



Figura 5 - Sala de formação e grupo de alunos bolseiros

4.3.4 Pós-formação

No final da formação, os alunos receberam todas as apresentações em formato PDF, com ligações ativas para fontes de legislação, conteúdos e plataformas. Ficaram assim com acesso a muito mais que um mero manual, antes um verdadeiro portal de informação e de conhecimento atualizado.

Após conclusão das ações de formação realizadas, os alunos participantes foram convidados a avaliar a iniciativa, através da apresentação de testemunho com a sua opinião geral sobre o evento. Não foi realizado nenhum questionário de avaliação, tendo sido enviada a seguinte solicitação através de email:

“Gostariamos [a iniciativa EconomiaAzul] de receber um testemunho escrito com a sua opinião sobre a Formação Economia Azul: a Nova Economia do Mar, um texto curto que possa ser publicado em www.economiaazul.pt/testemunhos/. A sua opinião é vital para que o conhecimento de Direito e Economia do Mar chegue a mais pessoas, pelo que agradecemos antecipadamente a sua melhor atenção.”

A receptividade ao convite foi positiva, tendo sido recebidos nove testemunhos escritos, que se apresentam no apêndice II, estando igualmente publicados na plataforma www.economiaazul.pt.

5. CONCLUSÕES

A elaboração e implementação do projeto apresentado permitiu alcançar conclusões em dois domínios diferentes. Por um lado, foi possível caracterizar a economia do mar e a economia azul, percepcionando o seu potencial e oportunidades em termos económicos, sociais e ambientais, assim como as ameaças associadas ao seu desenvolvimento. Por outro, permitiu avaliar a viabilidade e sustentabilidade de uma iniciativa empresarial baseada na transmissão de conhecimento marinho e marítimo. As conclusões do projeto são assim apresentadas em duas partes, correspondendo aos dois domínios referidos.

Economia do mar e economia azul

Neste domínio, apresenta-se uma conclusão por cada módulo de formação, dado ter sido desenvolvido conhecimento aprofundado nos respetivos temas. A primeira conclusão está relacionada com a constatação da diversidade de definições de economia do mar e economia azul, e com a falta de normalização na classificação das atividades económicas incluídas. Embora se tenha percorrido algum caminho no sentido da uniformização, o mesmo é manifestamente insuficiente para permitir uma comparação de dados entre países e áreas geográficas, empobrecendo o valor das contas satélites do mar e a uma análise prospetiva global. Afinal só existe um Oceano – não faz sentido manter várias formas de qualificar e de quantificar os seus recursos e atividades.

A segunda conclusão, relacionada com a política e estratégia do mar em Portugal, mostra claramente que, embora de forma fragmentada, dispersa e lenta, muito se tem refletido e escrito sobre o mar como desígnio da nação. As duas estratégias lançadas (2006 e 2013) evidenciaram, contudo, limitações operacionais e complexidade elevada, e uma ambição desalinhada com os recursos disponíveis e a débil capacidade financeira nacional. De facto, o elevado endividamento das administrações públicas, muito superior à produção de riqueza nacional (dívida pública representou 121,5% do PIB em 2018, segundo o Eurostat), assim como a sucessão de défices orçamentais, que se traduzem na necessidade de financiamento das administrações públicas, impõem fortes limitações ao investimento. Todas estas razões conduziram a que, apesar de previstos no Plano de Ação da Estratégia Nacional para o Mar 2013-2020, muitos dos programas operacionais não foram sequer iniciados.

A terceira conclusão está relacionada com a importância da comunicação do Direito e economia do mar, para o reconhecimento da sua importância e desenvolvimento sustentável do ponto de vista económico, social e ambiental. Efetivamente, não basta atualmente ter uma estratégia organizacional bem definida; é fundamental associar-lhe um plano de comunicação estratégica que, se devidamente implementado, mobiliza pessoas, capitais, motivações e atitudes, apoiando a execução da estratégia organizacional. Uma das razões para os resultados limitados da Estratégia Nacional para o Mar 2013-2020, reside na falta de elaboração e operacionalização do plano de comunicação estratégica previsto na mesma. A comunicação é essencial à governação; a comunicação é essencial ao crescimento.

A quarta conclusão resulta do estudo do Direito do mar e foca-se totalmente no reconhecimento da importância da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, assinada em 1982 e em vigor desde 1994. Apesar da sua juventude e, como é natural, da sua limitação na abordagem de alguns temas da atualidade, é reconhecida a sua extraordinária importância e o seu valor na definição de regras uniformes e na proteção do oceano. Estudar a CNUDM, entendendo o seu alcance e o esforço associado à sua elaboração, leva-nos a refletir sobre as dificuldades de utilização, exploração e preservação de um oceano único, e a constatar o vazio regulamentar existente antes da sua entrada em vigor. Para Portugal, foi notória a importância decisiva da sua ratificação em 1997. Desde 1974 até aos anos 90, por várias razões, o mar esteve longe do futuro nacional. A partir de 1997, com a ratificação da CNUDM, tornou-se clara a ignição de um olhar voltado ao mar, culminando numa série de reflexões e ações urgentes, nomeadamente a delimitação de fronteiras marítimas associadas à extensão da plataforma continental.

A quinta conclusão segue a anterior, mas no domínio do Direito marítimo. Também aqui é notória a importância da constituição da Organização das Nações Unidas em 1945 e da Organização Marítima Internacional (IMO) em 1948. A partir desta data, constata-se de forma notável, a uniformização e o desenvolvimento do Direito marítimo, e a sua expansão a novas áreas com impacto económico, social e ambiental, nomeadamente na proteção de bens, do ambiente, e das pessoas e dos seus direitos, através da definição e implementação de medidas de normalização, proteção e fiscalização. Porém, constata-se também a dificuldade em alcançar a ratificação das Convenções, no número mínimo estabelecido para a sua entrada em vigor, verificando-se longos períodos de tempo entre

a adoção e a respectiva entrada em vigor, algumas vezes por burocracia governamental, mas, na generalidade, por influência de fatores económicos e pela ação retardadora de partes interessadas. Caminhando para um mundo cada vez mais desigual, é de esperar um agravamento desta situação.

A sexta conclusão é positiva no que se refere à literacia do oceano, e menos favorável, no que se refere ao ensino do mar em Portugal. Podemos afirmar que o tema da literacia do oceano tem elevada maturidade e coesão, estando as suas suas linhas base bem definidas e aceites pela comunidade em geral. É riquíssima a quantidade de literatura desenvolvida e de instrumentos disponibilizados, e são notáveis as ações de sensibilização e aproximação das pessoas ao oceano, nomeadamente das camadas mais jovens, tendo em vista a sua utilização e exploração saudável e sustentável. Relativamente ao ensino do mar em Portugal, apesar de várias iniciativas positivas no ensino superior relacionado com a biologia, a biotecnologia e a governação do mar, persistem vários casos de ensino marítimo desenquadrados da dinâmica do mercado global. No domínio da formação profissional marítima, a rede de ensino público não disponibiliza cursos em quantidade que satisfaça a procura, e os mesmos, quando disponíveis, são dimensionados com carga horária não competitiva ou suportável pelos alunos. A nível tecnológico e pedagógico, as ferramentas utilizadas estão na maior parte dos casos obsoletas e os formadores desatualizados. O nível de burocracia é elevado e o nível de inovação baixo ou mesmo nulo. No domínio do ensino superior marítimo, apenas existe uma escola para oficiais da marinha mercante, também esta com pouca oferta para a procura existente. A sua ambição, visão e grau de inovação são também extremamente limitados.

A sétima conclusão resulta da análise do Direito e economia do mar na União Europeia. Partindo do princípio que apenas existe um oceano, sem fronteiras físicas, no qual as consequências das ações negativas de uns são impostas a todos os outros, qualquer iniciativa que mobilize esforços e alinhe vontades no sentido do benefício comum é considerada bem-vinda. Naturalmente não é um caminho fácil, estando sujeito a inúmeras armadilhas e poderes instalados, pelo que são de esperar muitos erros e um sistema que, embora objetive boas metas, fica normalmente aquém dos resultados pretendidos. Na opinião do autor, a política comum das pescas (PCP) e a política marítima integrada (PMI), dois pilares do Direito e economia do mar da UE, são fundamentais para a sustentabilidade do oceano e para o equilíbrio e regulação das atividades de exploração no mar.

A oitava conclusão é, na opinião do autor, feliz. De facto, quando falamos de ordenamento do espaço marítimo, um instrumento indispensável para o crescimento da economia do mar, Portugal destaca-se pela inovação e execução efetiva da sua estratégia para o mar neste tema específico. Pioneiro na legislação do ordenamento do espaço marítimo, relativamente à União Europeia, o seu plano de situação do ordenamento do espaço marítimo (PSOEM), correspondente às subdivisões do continente, Madeira e plataforma continental estendida, foi aprovado em agosto de 2019. Para a subdivisão dos Açores, encontra-se em desenvolvimento a espacialização dos usos e atividades, prevendo-se a sua discussão pública no final de 2019. A cartografia encontra-se totalmente desmaterializada através de um geoportal de visualização online. O plano identifica também um conjunto de áreas relevantes para a proteção e conservação da natureza, que irá permitir que Portugal atinja, em 2020, a meta de 14% do seu espaço marítimo coberto por áreas marítimas protegidas (AMP)¹⁰⁹. Relativamente a estas, e tendo em conta a meta ambiciosa apresentada, coloca-se a questão da existência de recursos humanos, financeiros e tecnológicos, para a fiscalização e manutenção das mesmas nos usos e condições pretendidas.

Iniciativa empresarial

Foi estabelecida a hipótese de existir uma oportunidade empresarial, economicamente viável e sustentável, de transmitir conhecimento de Direito e economia do mar, em ações de formação de curta duração, em qualquer ponto do mundo. Para testar e validar a hipótese estabelecida, iniciou-se um projeto de caracterização e definição da economia do mar e do seu potencial de desenvolvimento. Este estudo permitiu concluir que, estando previsto o crescimento da economia do mar a nível global, existe o potencial para criar iniciativas empresariais associadas, nomeadamente na área de transmissão de conhecimento.

O estabelecimento de uma iniciativa empresarial na forma de uma organização privada, sustentada pela definição de uma estratégia organizacional, de um plano de comunicação estratégica e de um modelo de negócio, permitiram colocar em prática um conjunto de iniciativas de comunicação e de ações de formação. Estas ações funcionaram como um laboratório, onde foram testados vários conceitos, incluindo conteúdos

¹⁰⁹ *Aprovação do Plano Situação Ordenamento Espaço Marítimo Nacional* [Em linha]. [Consult. 30 ago. 2019]. Disponível em WWW: <URL: <https://www.dgrm.mm.gov.pt/destaques?articleId=335434>>.

transmitidos, horários, duração, local de realização da formação, permitindo identificar eventuais necessidades e oportunidades no mercado.

A adesão às ações de formação realizadas foi realmente notável, face ao baixo investimento em tempo e recursos financeiros na sua promoção. A transmissão dos conhecimentos adquiridos e desenvolvidos no mestrado em Direito e Economia do Mar, foi valorizada por todos os formandos, que reconheceram a sua importância, originalidade e atualidade, assim como a respetiva aplicabilidade em dinâmicas reais de mercado. O facto de terem sido utilizadas as melhores técnicas pedagógicas de comunicação em sala de formação, com recurso a apresentações dinâmicas utilizando a ferramenta powerpoint, contribuíram para o sucesso das ações.

Importa sublinhar que a relação com os alunos não terminou com a conclusão da formação, fazendo todos eles parte de uma rede criada, na qual é partilhada informação relacionada com a economia do mar. Abriram-se também oportunidades de colaboração entre alunos, e entre estes e a iniciativa EconomiaAzul. Na sequência da formação realizada, surgiram já pedidos de propostas para a realização de formação em instituições de países de expressão portuguesa, estando prevista deslocação no próximo ano.

O modelo de negócio, baseado em patrocínio revelou-se promissor, dado que foi constatado que existem muitas pessoas interessadas na formação, nomeadamente jovens estudantes, mas sem capacidade económica para a suportar diretamente.

Concluídas as quatro ações de formação realizadas, os resultados atingidos permitiram concluir que existe viabilidade económica e financeira para a iniciativa EconomiaAzul, pelo que serão agendadas e realizadas novas ações de formação a curto prazo.

O foco de atenção orientou-se de seguida para questões de desenvolvimento da iniciativa EconomiaAzul, através da preparação de novos conteúdos e da identificação dos fatores críticos potencialmente aceleradores do seu crescimento.

O atual plano de formação inclui oito módulos. No futuro poderão ser desenvolvidos módulos adicionais, de acordo com necessidades identificadas no mercado e que se revelem potenciadoras do valor da iniciativa. A duração da formação poderá aumentar para dois dias, evitando-se períodos mais longos que podem limitar a participação de pessoas interessadas. No entanto, muitas organizações poderão solicitar ações de formação baseadas nos temas de Direito e economia do mar, mas adaptadas a grupos de

colaboradores e interesses específicos. Poderão assim ser desenhadas ações com duração e conteúdos diferentes e, eventualmente, ações de consultoria.

O sucesso da iniciativa empresarial e o seu potencial de crescimento está condicionado a alguns fatores identificados. Um deles tem a ver com a credibilidade da iniciativa e o reconhecimento do seu mentor, que terão assim o desafio de conquistar reputação positiva. De facto, representando esta iniciativa empresarial uma nova marca, é natural que os seus públicos-alvo manifestem alguma falta de confiança inicial. A melhor forma de ultrapassar rapidamente esta fase, consiste em criar ligações e parcerias com instituições reconhecidas pela sociedade, associando-se as mesmas à iniciativa numa fase precoce do projeto. Para este efeito poderão ser estabelecidos programas de patrocínio, parceria, ou mesmo de investimento. A iniciativa EconomiaAzul deve também procurar ativamente a integração em redes de conhecimento nacionais e internacionais, conquistando assim reconhecimento, reputação e ligações estratégicas.

O crescimento da iniciativa EconomiaAzul depende da elaboração de um plano de negócios, da acessibilidade a recursos financeiros, da integração em redes e da sua capacidade de implementar o plano de comunicação estratégica previsto. A construção de um plano de negócios sólido, identificando o investimento inicial necessário, incluindo recursos, estrutura, desenvolvimento de plataformas online, e comunicação constitui um passo fundamental para o crescimento da iniciativa. Este plano deve detalhar os produtos e serviços oferecidos, os respetivos custos de desenvolvimento e potenciais receitas de vendas, devendo ser calculados os custos de exploração e o retorno dos investimentos realizados. O referido plano de negócios pode ser apresentado a fontes de capital privado, ou a projetos de financiamento público, com a confiança de que existem atualmente recursos financeiros disponíveis para apoiar projetos relacionadas com o oceano.

A comunicação é fundamental para alcançar os públicos-alvo estabelecidos, particularmente com os objetivos de destacar a identidade da marca e de conquistar notoriedade, sendo conhecida como relevante, útil e de valor acrescentado para o mercado. A implementação do plano de comunicação estratégica digital, é assim um factor crítico de sucesso, razão pela qual foi desenvolvido de forma detalhada, como se apresenta no apêndice III do presente projeto.

BIBLIOGRAFIA

ALVES, Duarte Bué - **Diplomacia Azul**. Lisboa: Caleidoscópio, 2017. 135 p.
ISBN 978-989-658-472-6.

ARGENTI, Paul A; HOWELL, Robert A.; BECK, Karen A. - **The Strategic Communication Imperative**. MIT Sloan Management Review [Em linha]. Vol. 46, n.º 3 (2005), p. 83-89. Cambridge, MA (USA): MIT Massachusetts Institute of Technology, 2005. [Consult. 29 nov. 2018]. Disponível em WWW: <URL: <https://alumni.northeastern.edu/wp-content/uploads/2017/02/Strategic-Communication-Imperative-Comm-Mgmt.pdf>>.

Aviso n.º 118/2016. D.R.E. I Série. 236 (2016-12-12) 4601-4601 [Em linha]. [Consult. 18 jun. 2019]. Disponível em WWW: <URL: <https://dre.pt/pesquisa/-/search/105347305/details/maximized>>.

Aviso n.º 28/2017. D.R.E. I Série. 72 (2017-04-11) 1851-1851 [Em linha]. [Consult. 18 jun. 2019]. Disponível em WWW: <URL: <https://dre.pt/pesquisa/-/search/106861726/details/maximized>>.

CACCIOTO, Marco - **Marketing político**. Coimbra: Actual Editora, 2011. 200 p.
ISBN 978-989-694-113-0.

CARTA DAS NAÇÕES UNIDAS e Estatutos da Corte Internacional de Justiça, Nova York, assinada em 26 de junho de 1945, entrou em vigor em 24 de outubro de 1945. [Em linha]. Nova York: UN, 1976. [Consult. 12 nov. 2018]. Disponível em WWW: <URL: <http://dag.un.org/handle/11176/387353>>. 95 p.

CEO - **Relatório da Comissão Estratégica dos Oceanos, Parte I e II** [Em linha]. Lisboa: CEO, 2004. [Consult. 26 jan. 2019]. Disponível em WWW: <URL: <http://www.cienciaviva.pt/img/upload/Relat%C3%B3rioCEO.pdf>>.

CMIO Comissão Mundial Independente para os Oceanos - **O Oceano: Nosso Futuro** [Em linha]. Lisboa: Expo 98 - Fundação Mário Soares, 1998. [Consult. 29 nov. 2018]. Disponível em WWW: <URL: <http://casacomum.org/cc/visualizador?pasta=023983>>.

CUNHA, Tiago Pitta - **Portugal e o Mar: À Redescoberta da Geografia**. Lisboa: FFMS Fundação Francisco Manuel dos Santos, 2011. 129 p. ISBN 978-989-8424-25-9.

COMISSÃO EUROPEIA - Comunicação da Comissão ao Conselho, ao Parlamento Europeu, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões - **Towards a future Maritime Policy for the Union: A European Vision for the Oceans and Seas**. COM(2006) 275 final. Volume I [Em linha]. Bruxelas: Comissão Europeia, 2006. [Consult. 22 mai. 2019]. Disponível em WWW: <URL: http://europa.eu/documents/comm/green_papers/pdf/com_2006_0275_en.pdf>. Também disponível em WWW: <URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=LEGISSUM%3A166029>>.

COMISSÃO EUROPEIA - Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões - **Uma política marítima integrada para a União Europeia**. COM(2007) 575 final [Em linha]. Bruxelas: Comissão Europeia, 2007. [Consult. 3 mai. 2019]. Disponível em WWW: <URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX%3A52007DC0575>>.

COMISSÃO EUROPEIA - Comunicação da Comissão - **EUROPA 2020: Estratégia para um crescimento inteligente, sustentável e inclusivo**. COM(2010) 2020 final [Em linha]. Bruxelas: Comissão Europeia, 2010. [Consult. 16 mai. 2019]. Disponível em WWW: <URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/ALL/?uri=CELEX%3A52010DC2020>>.

COMISSÃO EUROPEIA - Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões - **Roteiro de transição para uma economia hipocarbónica competitiva em 2050**. COM(2011) 112 final [Em linha]. Bruxelas: Comissão Europeia, 2011. [Consult. 7 mai. 2019].

Disponível em WWW: <URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/ALL/?uri=CELEX%3A52011DC0112>>.

COMISSÃO EUROPEIA - Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões - **Crescimento Azul: Oportunidades para um crescimento marinho e marítimo sustentável**. COM(2012) 494 final [Em linha]. Bruxelas: Comissão Europeia, 2012. [Consult. 26 mai. 2019]. Disponível em WWW: <URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:52012DC0494&from=PT>>.

COMISSÃO EUROPEIA - Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões - **Plano de Ação para uma Estratégia Marítima na Região Atlântica: Para um crescimento inteligente, sustentável e inclusivo**. COM(2013) 279 final [Em linha]. Bruxelas: Comissão Europeia, 2013. [Consult. 22 mai. 2018]. Disponível em WWW: <URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:52013DC0279&from=EN>>.

CONVENÇÃO das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), Montego Bay, assinada em 10 de dezembro de 1982, entrou em vigor em 16 de novembro de 1994. Ratificada por 167 países e pela União Europeia. [Em linha]. [Consult. 18 mai. 2018]. Disponível em WWW: <URL:

http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/convention_overview_convention.htm>. Também disponível em disponível em WWW: <URL:

https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf>

Aprovada através da Resolução da Assembleia da República n.º 60-B/97. D.R.E. I Série-A. 238 (1997-10-14) 1º suplemento 5486(3)-5486(192) [Em linha]. [Consult. 18 mai. 2018]. Disponível em WWW: <URL: <https://dre.pt/pesquisa/-/search/152897/details/maximized>>.

Ratificada através do Decreto do Presidente da República n.º 67-A/97. D.R.E. I Série-A. 238 (1997-10-14) 1º suplemento 5486(2)-5486(2) [Em linha]. [Consult. 18 mai. 2018]. Disponível em WWW: <URL: <https://dre.pt/pesquisa/-/search/152896/details/maximized>>.

Decreto-Lei n.º 37748. Diário do Governo. I Série. 22 (1950-02-01) 55-55 [Em linha]. [Consult. 19 abr. 2019]. Disponível em WWW: <URL: <https://dre.pt/pesquisa/-/search/659172/details/maximized>>.

Decreto do Governo n.º 79/83. D.R.E. I Série-A. 237 (1983-10-14) 1º suplemento 3604(1)-3604(196) [Em linha]. [Consult. 19 abr. 2019]. Disponível em WWW: <URL: <https://dre.pt/pesquisa/-/search/294354/details/maximized>>.

Decreto do Governo n.º 28/85. D.R.E. I Série. 181 (1985-08-08) 2411-2467 [Em linha]. [Consult. 19 abr. 2019]. Disponível em WWW: <URL: <https://dre.pt/pesquisa/-/search/180583/details/maximized>>.

Decreto do Governo n.º 25/87. D.R. I Série-A. 156 (1987-07-10) 1º suplemento 2740(2)-2740(115) [Em linha]. [Consult. 19 abr. 2019]. Disponível em WWW: <URL: <https://dre.pt/web/guest/pesquisa/-/search/663571/details/normal?q=Decreto+do+Governo+n.%C2%BA%2025%2F87>>.

Decreto do Presidente da República n.º 67-A/97. D.R.E. I Série-A. 238 (1997-10-14) 1º suplemento 5486(2)-5486(2) [Em linha]. [Consult. 18 mai. 2018]. Disponível em WWW: <URL: <https://dre.pt/pesquisa/-/search/152896/details/maximized>>.

Decreto-Lei n.º 352/86. Diário da República. I Série. 243 (1986-10-21) 3172-3178 [Em linha]. [Consult. 19 fev. 2019]. Disponível em WWW: <URL: <https://dre.pt/pesquisa/-/search/222249/details/maximized>>.

Decreto-Lei n.º 384/99. D.R.E. I Série-A. 223 (1999-09-23) 6639-6643 [Em linha]. [Consult. 19 fev. 2019]. Disponível em WWW: <URL: <https://dre.pt/pesquisa/-/search/556240/details/maximized>>.

Decreto-Lei n.º 43/2002. D.R.E. I Série-A. 52 (2002-03-02) 1750-1752 [Em linha]. [Consult. 6 fev. 2019]. Disponível em WWW: <URL: <https://dre.pt/pesquisa/-/search/251976/details/maximized>>.

Decreto-Lei n.º 44/2002. D.R.E. I Série-A. 52 (2002-03-02) 1752-1758 [Em linha]. [Consult. 6 fev. 2019]. Disponível em WWW: <URL: <https://dre.pt/pesquisa/-/search/251979/details/maximized>>.

Decreto-Lei n.º 226-A/2007. D.R.E. I Série. 105 (2007-05-31) 2º suplemento 3644(24)-3644(49) [Em linha]. [Consult. 19 mai. 2018]. Disponível em WWW: <URL: <https://dre.pt/pesquisa/-/search/340237/details/maximized>>.

Decreto-Lei n.º 381/2007. D.R.E. I Série. 219 (2007-11-14) 8440-8464 [Em linha]. [Consult. 22 jan. 2019]. Disponível em WWW: <URL: <https://dre.pt/pesquisa/-/search/629150/details/maximized>>.

Decreto n.º 1/2008. D.R.E. I Série. 6 (2008-01-09) 183-207 [Em linha]. [Consult. 26 mai. 2019]. Disponível em WWW: <URL: <https://dre.pt/pesquisa/-/search/386852/details/maximized>>.

Decreto-Lei n.º 142/2008. D.R.E. I Série. 142 (2008-07-24) 4596-4611 [Em linha]. [Consult. 8 jun. 2018]. Disponível em WWW: <URL: <https://dre.pt/pesquisa/-/search/454502/details/maximized>>.

Decreto-Lei n.º 49-A/2012. D.R.E. I Série. 43 (2012-10-31) 1º suplemento 914(2)-914(5) [Em linha]. [Consult. 14 abr. 2019]. Disponível em WWW: <URL: <https://dre.pt/pesquisa/-/search/551446/details/maximized>>.

Decreto-Lei n.º 235/2012. D.R.E. I Série. 211 (2012-10-31) 6269-6271 [Em linha]. [Consult. 18 mai. 2019]. Disponível em WWW: <URL: <https://dre.pt/pesquisa/-/search/191569/details/maximized>>.

Decreto-Lei n.º 38/2015. D.R.E. I Série. 50 (2015-03-12) 1523-1549 [Em linha]. [Consult. 12 abr. 2019]. Disponível em WWW: <URL: <https://dre.pt/pesquisa/-/search/66727183/details/maximized>>.

Decreto-Lei n.º 242/2015. D.R.E. I Série. 202 (2015-10-15) 8981-9000 [Em linha]. [Consult. 23 mai. 2019]. Disponível em WWW: <URL: <https://dre.pt/pesquisa/-/search/70693924/details/maximized>>.

Decreto-Lei n.º 16/2016. D.R.E. I Série. 48 (2016-03-09) 769-773 [Em linha]. [Consult. 2 jun. 2019]. Disponível em WWW: <URL: <https://dre.pt/home/-/dre/73807563/details/maximized>>.

Despacho n.º 11494/2015. D.R.E. II Série. 201 (2015-10-14) 29495-29499 [Em linha]. [Consult. 4 mai. 2019]. Disponível em WWW: <URL: <https://dre.pt/pesquisa/-/search/70684019/details/maximized>>.

DGAEP Direção-Geral da Administração e do Emprego Público - **SIEP Síntese estatística do emprego público** [Em linha]. Lisboa: DGAEP, 2018. [Consult. 19 fev. 2019]. Disponível em WWW: <URL: https://www.dgaep.gov.pt/upload/DEEP/SIEP3T2018/DGAEP-DEEP_SIEP_2018T3_30112018.pdf>.

DGAEP Direção-Geral da Administração e do Emprego Público - **BOEP Boletim estatístico do emprego público** [Em linha]. Lisboa: DGAEP, 2018. [Consult. 19 fev. 2019]. Disponível em WWW: <URL: https://www.dgaep.gov.pt/upload/DEEP/BOEP18/DGAEP-DEEP_BOEP18_junho2018.pdf>.

DG MARE Directorate-General for Maritime Affairs and Fisheries - **The EU Blue Economy Report: 2019** [Em linha]. Bruxelas: Comissão Europeia, 2019. [Consult. 26 jun. 2019]. Disponível em WWW: <URL: <https://publications.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/676bbd4a-7dd9-11e9-9f05-01aa75ed71a1/language-en/format-PDF/source-98228766>>.

DGPM Direção-Geral de Política do Mar - **Conhecimento do Mar: Mapa da Ciência e Tecnologias do Mar em Portugal** [Em linha]. Lisboa: DGPM, 2017. [Consult. 22

fev. 2019]. Disponível em WWW: <URL: https://docs.wixstatic.com/ugd/eb00d2_ce1df9a419504acba368fd7dfcf592bd.pdf>.

Directiva 2000/60/CE do Parlamento Europeu e do Conselho. Jornal Oficial da União Europeia (2000-12-22) L 327 p. 1-73 [Em linha]. [Consult. 7 mai. 2019]. Disponível em WWW: <URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=celex%3A32000L0060>>.

Directiva 79/409/CEE do Conselho. Jornal Oficial da União Europeia (1979-04-02) L 103 p. 1-18 [Em linha]. [Consult. 7 mai. 2019]. Disponível em WWW: <URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX%3A31979L0409>>.

Directiva 92/43/CEE do Conselho. Jornal Oficial da União Europeia (1992-07-22) L 206 p. 7-50 [Em linha]. [Consult. 7 mai. 2019]. Disponível em WWW: <URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX%3A31992L0043>>.

Diretiva 2008/56/CE do Parlamento Europeu e do Conselho. Jornal Oficial da União Europeia (2008-06-17) L 164 p.19-40 [Em linha]. [Consult. 8 mai. 2019]. Disponível em WWW: <URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX%3A32008L0056>>.

Directiva 2009/147/CE do Parlamento Europeu e do Conselho. Jornal Oficial da União Europeia (2010-01-26) L 20/7 p. 7-25 [Em linha]. [Consult. 10 mai. 2019]. Disponível em WWW: <URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/pt/TXT/?uri=CELEX:32009L0147>>.

Diretiva 2014/89/UE do Parlamento Europeu e do Conselho. Jornal Oficial da União Europeia (2014-08-28) L 257 p.135-145 [Em linha]. [Consult. 18 mai. 2019]. Disponível em WWW: <URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX:32014L0089>>.

DRUCKER, Peter - **O Diário de Drucker**. 2ª Edição. Lisboa: Actual Editora, 2006. 216 p. ISBN 972-99720-5-2.

ECORYS - **Blue growth: Scenarios and drivers for sustainable growth from the oceans, seas and coasts**. Third Interim Report [Em linha]. Roterdão/Bruxelas: European Commission, DG MARE, 2012. [Consult. 16 nov. 2018]. Disponível em WWW: <URL: https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/sites/maritimeaffairs/files/docs/publications/blue_growth_third_interim_report_en.pdf>.

EHLER, Charles - **A Guide to Evaluating Marine Spatial Plans**. IOC/2014/MG/70 [Em linha]. Paris: IOC-UNESCO, 2014. [Consult. 26 jan. 2019]. Disponível em WWW: <URL: <https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000227779>>.

EIU The Economist Intelligence Unit - **The blue economy: Growth, opportunity and a sustainable ocean economy** [Em linha]. Londres: EIU, 2015. [Consult. 17 dez. 2018]. Disponível em WWW: <URL: https://www.woi.economist.com/content/uploads/2018/04/m1_EIU_The-Blue-Economy_2015.pdf>.

EMB European Marine Board - **Training the 21st Century Marine Professional - A new vision for marine graduate education and training programmes in Europe** [Em linha]. Ostend, Bélgica: EMB, 2018. [Consult. 22 jan. 2019]. Disponível em WWW: <URL: http://marineboard.eu/sites/marineboard.eu/files/public/publication/EMB_FSB2_2018_Web_v1.pdf>.

FAO Food and Agriculture Organization of the United Nations - **Achieving Blue Growth** [Em linha]. Roma: FAO, 2018. [Consult. 22 fev. 2019]. Disponível em WWW: <URL: <http://www.fao.org/3/CA0268EN/ca0268en.pdf>>.

FERREIRA, João - **A tese do Mare Liberum (1698) e os ventos da história**. Revista Militar [Em linha]. N.º 2457 (2006). Lisboa: Europress-Editores e Distribuidores de Publicações, 2006. [Consult. 29 jan. 2019]. Disponível em WWW: <URL: <https://www.revistamilitar.pt/artigo/139>>.

FOX, Jeffrey J. - **Para ser um génio do marketing**. Lisboa: Editorial Presença, 2007. 125 p. ISBN 978-972-23-3825-7.

GARRIDO, Álvaro – **As pescas em Portugal**. Lisboa: Fundação Francisco Manuel dos Santos, 2018. 145 p. ISBN 978-989-886-369-0.

GIL, José - **Em busca da identidade – O desnorte**. Lisboa: Relógio D'Água, 2009. 59 p. ISBN 978-989-641-083-4.

GOC Global Ocean Commission - **From Decline to Recovery: A Rescue Package for the Global Ocean** [Em linha]. Oxford: GOC, 2014. [Consult. 26 fev. 2019]. Disponível em WWW: <URL: http://www.some.ox.ac.uk/wp-content/uploads/2016/03/GOC_Summary_2015_AUG-1.pdf>.

GOOS Global Ocean Observing System - **The Global Ocean Observing System 2030 Strategy**. IOC Brochure 2019-5 (IOC/BRO/2019/5 rev.) [Em linha]. Paris: IOC-UNESCO, 2019. [Consult. 3 jul. 2019]. Disponível em WWW: <URL: https://www.goosocean.org/index.php?option=com_oie&task=viewDocumentRecord&docID=24590>

GOVERNO DE PORTUGAL - Ministério da Agricultura e do Mar - **Estratégia Nacional para o Mar 2013-2020**. Lisboa: Uzinabooks, 2014. 111 p. ISBN 978-989-8456-64-9. Também disponível em WWW: <URL: <https://www.dgpm.mm.gov.pt/enm>>

GRIGORESCU, Adriana; LUPU, Maria-Magdalena - **Integrated Communication as Strategic Communication**. Review of International Comparative Management [Em linha]. Vol. 16, n.º 4 (2015), p. 479-490. Bucharest: Academy of Economic Studies, 2015. [Consult. 14 fev. 2019]. Disponível em WWW: <URL: <http://rmci.ase.ro/no16vol4/05.pdf>>.

GULBENKIAN Oceanos - **Capital Natural Azul – e uma gestão empresarial sustentável**. [Em linha]. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2015. [Consult. 6 jan. 2019]. Disponível em WWW: <URL: <https://content.gulbenkian.pt/wp->

[content/uploads/2016/03/29194627/CapitalNaturalAzul_EumagestaoEmpresarialSustentavel_2017.pdf](#)>.

INE Instituto Nacional de Estatística - **Conta Satélite do Mar** [Em linha]. Lisboa: INE, 2016. [Consult. 30 jan. 2019]. Disponível em WWW: <URL: https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_destaques&DESTAQUESdest_boui=261965629&DESTAQUESmodo=2>.

Lei n.º 33/77. D.R.E. I Série. 124 (1977-05-28) 1241-1243 [Em linha]. [Consult. 24 mai. 2019]. Disponível em WWW: <URL: <https://dre.pt/pesquisa/-/search/252870/details/maximized>>.

Lei n.º 54/2005. D.R.E. I Série-A. 219 (2005-11-15) 6520-6525 [Em linha]. [Consult. 24 mai. 2019]. Disponível em WWW: <URL: <https://dre.pt/pesquisa/-/search/583983/details/maximized>>.

Lei n.º 58/2005. D.R.E. I Série-A. 249 (2005-12-29) 7280-7310 [Em linha]. [Consult. 24 mai. 2019]. Disponível em WWW: <URL: <https://dre.pt/pesquisa/-/search/469068/details/maximized>>.

Lei n.º 34/2006. D.R.E. I Série. 145 (2006-07-28) 5374-5376 [Em linha]. [Consult. 24 mai. 2019]. Disponível em WWW: <URL: <https://dre.pt/pesquisa/-/search/539401/details/maximized>>.

Lei n.º 17/2014. D.R.E. I Série. 71 (2014-04-10) 2358-2362 [Em linha]. [Consult. 25 mai. 2019]. Disponível em WWW: <URL: <https://dre.pt/pesquisa/-/search/25343987/details/maximized>>.

Lei n.º 31/2014. D.R.E. I Série. 104 (2014-05-30) 2988-3003 [Em linha]. [Consult. 25 mai. 2019]. Disponível em WWW: <URL: <https://dre.pt/pesquisa/-/search/25345938/details/maximized>>.

Lei n.º 54/2015. D.R.E. I Série. 119 (2015-06-22) 4296-4308 [Em linha]. [Consult. 26 mai. 2019]. Disponível em WWW: <URL: <https://dre.pt/pesquisa/-/search/67552498/details/maximized>>.

OCEAN LITERACY - **Ocean Literacy: The Essential Principles and Fundamental Concepts of Ocean Sciences for Learners of All Ages**. Version 2 [Em linha]. [S.l.]: NOAA; National Marine Sanctuary Foundation, 2013. [Consult. 30 abr. 2019]. Disponível em WWW: <URL: <http://oceanliteracy.wp2.coexploration.org/ocean-literacy-framework/>>.

OECD Organization for Economic Cooperation and Development - **The Ocean Economy in 2030** [Em linha]. Paris: OECD Publishing, 2016. [Consult. 16 abr. 2019]. Disponível em WWW: <URL: <https://geoblueplanet.org/wp-content/uploads/2016/05/OECD-ocean-economy.pdf>> e <URL: <http://www.oecd.org/environment/the-ocean-economy-in-2030-9789264251724-en.htm>>.

PARK, Kwang Seo - **A study on rebuilding the classification system of the Ocean Economy** [Em linha]. Monterey, California: Center for the Blue Economy in Middlebury Institute of International Studies at Monterey, 2014. [Consult. 17 jun. 2019]. Disponível em WWW: <URL: https://cbe.launchbrigade.com/wp-content/uploads/2014/11/10.29.14.park_kwangseo.the_ocean_economy_classification_systemfinal_21.pdf>.

PATIL, P.G. *et al.* - **Toward A Blue Economy: A Promise for Sustainable Growth in the Caribbean; An Overview** [Em linha]. Washington: The World Bank, 2016. [Consult. 17 fev. 2019]. Disponível em WWW: <URL: <http://documents.worldbank.org/curated/en/965641473449861013/pdf/AUS16344-REVISED-v1-BlueEconomy-FullReport-Oct3.pdf>>.

PWC PricewaterhouseCoopers - **LEME Circum-navegação: Uma visão integrada da economia do mar** [Em linha]. Lisboa: PWC, 2017. [Consult. 18 dez. 2018]. Disponível em WWW: <URL: <https://www.pwc.pt/publicacoes/leme/portugal/pwc-leme-circum-navegacao-sumario-portugal.pdf>>.

REPÚBLICA PORTUGUESA - Ministério da Defesa Nacional - **Estratégia Nacional para o Mar 2006-2016**. Lisboa: Estrutura de Missão para os Assuntos do Mar, 2006.

[Consult. 17 dez. 2018]. Disponível em WWW: <URL:

[http://www.cienciaviva.pt/img/upload/Estrategia_Nacional_Mar\(2\).pdf](http://www.cienciaviva.pt/img/upload/Estrategia_Nacional_Mar(2).pdf)>

Resolução da Assembleia da República n.º 60-B/97. D.R.E. I Série-A. 238 (1997-10-14) 1º suplemento 5486(3)-5486(192) [Em linha]. [Consult. 8 fev. 2019]. Disponível em

WWW: <URL: <https://dre.pt/pesquisa/-/search/152897/details/maximized>>.

Resolução do Conselho de Ministros n.º 88/98. D.R.E. I Série-B. 157 (1998-07-10) 3261-3262 [Em linha]. [Consult. 8 fev. 2019]. Disponível em WWW: <URL:

<https://dre.pt/pesquisa/-/search/485029/details/maximized>>.

Resolução do Conselho de Ministros n.º 89/98. D.R.E. I Série-B. 157 (1998-07-10) 3262-3263 [Em linha]. [Consult. 8 fev. 2019]. Disponível em WWW: <URL:

<https://dre.pt/pesquisa/-/search/485033/details/maximized>>.

Resolução do Conselho de Ministros n.º 90/98. D.R.E. I Série-B. 157 (1998-07-10) 3263-3265 [Em linha]. [Consult. 8 fev. 2019]. Disponível em WWW: <URL:

<https://dre.pt/pesquisa/-/search/485034/details/maximized>>.

Resolução do Conselho de Ministros n.º 152/2001. D.R.E. I Série-B. 236 (2001-10-11) 6425-6451 [Em linha]. [Consult. 19 mai. 2019]. Disponível em WWW: <URL:

<https://dre.pt/pesquisa/-/search/621510/details/maximized>>.

Resolução do Conselho de Ministros n.º 81/2003. D.R.E. I Série-B. 138 (2003-06-17) 3534-3535 [Em linha]. [Consult. 8 fev. 2019]. Disponível em WWW: <URL:

<https://dre.pt/web/guest/pesquisa/-/search/684193/details/maximized>>.

Resolução do Conselho de Ministros n.º 187/2004. D.R.E. I Série-B. 300 (2004-12-24) 7305-7305 [Em linha]. [Consult. 8 fev. 2019]. Disponível em WWW: <URL:

<https://dre.pt/web/guest/pesquisa/-/search/353932/details/maximized>>.

Resolução do Conselho de Ministros n.º 9/2005. D.R.E. I Série-B. 11 (2005-01-17) 283-284 [Em linha]. [Consult. 8 fev. 2019]. Disponível em WWW: <URL: <https://dre.pt/web/guest/pesquisa/-/search/626231/details/maximized>>.

Resolução do Conselho de Ministros n.º 128/2005. D.R.E. I Série-B. 153 (2005-08-10) 4605-4606 [Em linha]. [Consult. 12 fev. 2019]. Disponível em WWW: <URL: <https://dre.pt/web/guest/pesquisa/-/search/241793/details/maximized>>.

Resolução do Conselho de Ministros n.º 163/2006. D.R.E. I Série. 237 (2006-12-12) 8316-8327 [Em linha]. [Consult. 12 fev. 2019]. Disponível em WWW: <URL: <https://dre.pt/web/guest/pesquisa/-/search/545593/details/maximized>>.

Resolução do Conselho de Ministros n.º 40/2007. D.R.E. I Série. 50 (2007-03-12) 1526-1527 [Em linha]. [Consult. 12 fev. 2019]. Disponível em WWW: <URL: <https://dre.pt/web/guest/pesquisa/-/search/518450/details/maximized>>.

Resolução do Conselho de Ministros n.º 12/2014. D.R.E. I Série. 30 (2014-02-12) 1310-1336 [Em linha]. [Consult. 12 fev. 2019]. Disponível em WWW: <URL: <https://dre.pt/pesquisa/-/search/572585/details/maximized>>.

Resolução do Conselho de Ministros n.º 99/2017. D.R.E. I Série. 131 (2017-07-10) 3527-3528 [Em linha]. [Consult. 19 mai. 2018]. Disponível em WWW: <URL: <https://dre.pt/home/-/dre/107648934/details/maximized>>.

Resolução do Conselho de Ministros n.º 175/2017. D.R.E. I Série. 227 (2017-11-24) 6188-6216 [Em linha]. [Consult. 16 abr. 2019]. Disponível em WWW: <URL: <https://dre.pt/home/-/dre/114248655/details/maximized>>.

Resolução do Conselho de Ministros n.º 55/2018. D.R.E. I Série. 87 (2018-05-07) 1835-1880 [Em linha]. [Consult. 19 mai. 2019]. Disponível em WWW: <URL: <https://dre.pt/home/-/dre/115226936/details/maximized>>.

RIBEIRO, Marta Chantal (2016) - **Direito do Mar, Proteção do Ambiente Marinho e Legislação Europeia** [Em linha]. Lisboa: DGRM, 2016. [Consult. 26 jun. 2018].

Disponível em WWW: <URL:

https://www.dgrm.mm.gov.pt/documents/20143/43971/DM_1a_Direito_do_Mar.pdf/44e1495d-b0a2-45d8-ea7b-b8415faee271>.

RUÃO, Teresa - **Marcas e identidades – Guia da concepção e gestão das marcas comerciais**. V. N. Famalicão: Húmus, 2017. 183 p. ISBN 978-989-755-290-8.

SAER Sociedade de Avaliação Estratégica de Risco - **O Hypercluster da Economia do Mar** [Em linha]. Lisboa: SAER, 2009. [Consult. 3 mai. 2019]. Disponível em

WWW: <URL:

[http://www.cienciaviva.pt/img/upload/Hypercluster%20da%20Economia%20do%20Mar\(5\).pdf](http://www.cienciaviva.pt/img/upload/Hypercluster%20da%20Economia%20do%20Mar(5).pdf)>.

SANTORO, Francesca *et al.* - **Ocean Literacy for All: A toolkit** [Em linha]. Paris:

IOC-UNESCO, 2017. [Consult. 26 dez. 2018]. Disponível em WWW: <URL:

<https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000260721>>. Também disponível em WWW: <URL: <https://oceanliteracy.unesco.org/>>.

SEA Europe; European Commission; industriAll - **Evolution of Supply, Employment and Skills in the European Maritime Technology Sector** [Em linha]. Bruxelas: SEA

Europe; industriAll, 2016. [Consult. 3 jul. 2019]. Disponível em WWW: <URL:

<http://www.seaeurope.eu/ClientData/181/660/290325/3660/4/Evolution%20of%20Supply,%20Employment%20and%20Skills%20in%20the%20European%20Maritime%20Technology%20Sector%20Brochure%202016.pdf>>.

SEBRAE Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas - **Políticas**

Públicas: Conceitos e Práticas. Série Políticas Públicas Volume 7 [Em linha]. Belo

Horizonte: Sebrae/MG, 2008. [Consult. 3 abr. 2019]. Disponível em WWW: <URL:

<http://tmp.mpce.mp.br/nespeciais/promulher/manuais/MANUAL%20DE%20POLITICAS%20P%C3%9ABLICAS.pdf>> 48 p.

TRATADO DE LISBOA. Versão Consolidada, Lisboa, assinado em 13 de dezembro de 2007, entrada em vigor em 1 de dezembro de 2009. [Em linha]. Lisboa: Assembleia da República, 2008. [Consult. 18 out. 2018]. Disponível em WWW: <URL: https://www.parlamento.pt/europa/Documents/Tratado_Versao_Consolidada.pdf>. 447 p. ISBN 978-972-556-467-7.

TRATADO DA UNIÃO EUROPEIA E TRATADO SOBRE O FUNCIONAMENTO DA UNIÃO EUROPEIA. Versões Consolidadas. (2016/C 202/01) [Em linha]. Bruxelas: Jornal Oficial da União Europeia, 2016. [Consult. 18 out. 2018]. Disponível em WWW: <URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=celex:12016ME/TXT>>.

Regulamento (CE) N.º 1893/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho. [Em linha]. Bruxelas: Jornal Oficial da União Europeia, 2006. [Consult. 18 jan. 2019]. Disponível em WWW: <URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=celex%3A32006R1893>>.

Regulamento (UE) N.º 1379/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho [Em linha]. Bruxelas: Jornal Oficial da União Europeia, 2013. [Consult. 8 abr. 2019]. Disponível em WWW: <URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=celex%3A32013R1379>>.

Regulamento (UE) N.º 1380/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho [Em linha]. Bruxelas: Jornal Oficial da União Europeia, 2013. [Consult. 8 abr. 2019]. Disponível em WWW: <URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=celex%3A32013R1380>>.

Regulamento (UE) N.º 508/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho [Em linha]. Bruxelas: Jornal Oficial da União Europeia, 2014. [Consult. 8 abr. 2019]. Disponível em WWW: <URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX%3A32014R0508>>.

VIERROS, Marjo; De Fontaubert, Charlotte - **The potential of the blue economy:** increasing long-term benefits of the sustainable use of marine resources for small island developing states and coastal least developed countries [Em linha]. Washington: World Bank Group, 2017. [Consult. 3 jul. 2019]. Disponível em WWW: <URL: <http://documents.worldbank.org/curated/en/523151496389684076/The-potential-of-the-blue-economy-increasing-long-term-benefits-of-the-sustainable-use-of-marine-resources-for-small-island-developing-states-and-coastal-least-developed-countries>>.

Também disponível em WWW:
<URL:https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/15434Blue_EconomyJUN1.pdf>.

APÊNDICES

APÊNDICE I – Quantificação de mercados-alvo

Indústria

A indústria inclui as empresas e organizações de carácter privado. Os setores de atividade incluem as indústrias extrativas, as indústrias transformadoras, os transportes, o turismo, o ensino, os serviços especializados, entre muitos outros. As empresas podem classificar-se em Micro, Pequenas, Médias, e Grandes empresas, em função do número de trabalhadores, de acordo com a seguinte segmentação¹¹⁰:

| | |
|------------------|---------------------------|
| PME Micro | até 9 trabalhadores |
| PME Pequena | 10 a 49 trabalhadores |
| PME Média | 50 a 249 trabalhadores |
| Grandes empresas | 250 ou mais trabalhadores |

Importa sublinhar que, em Portugal, 99,9% das empresas são consideradas PME e apenas 0,01% são grandes empresas.

Para a quantificação deste segmento de mercado foi considerada a informação estatística que se apresenta de seguida:

Empresas: total e por sector de atividade económica¹¹¹

(Fonte PORDATA – dados de 2016)

Empresas: total e por dimensão¹¹²

(Fonte PORDATA – dados de 2016)

Número Total de empresas em Portugal: 1.214.206

Número Total de Pequenas e Médias e Empresas (PME) em Portugal: 1.213.107

Número Total de Grandes Empresas em Portugal: 1.099

¹¹⁰ Informação acedida a 18 março 2019, em <http://www.pofc.qren.pt/media/noticias/entity/saiba-que-criterios-definem-uma-pme> e <https://www.iapmei.pt/PRODUTOS-E-SERVICOS/Qualificacao-Certificacao/Certificacao-PME.aspx>

¹¹¹ Informação acedida a 18 fevereiro 2019, em <https://www.pordata.pt/Portugal/Empresas+total+e+por+sector+de+actividade+econ%C3%B3mica-2856>

¹¹² Informação acedida a 18 fevereiro 2019, em <https://www.pordata.pt/Portugal/Empresas+total+e+por+dimens%C3%A3o-2857>

PME em % do total de empresas: total e por dimensão¹¹³

(Fonte PORDATA – dados de 2016)

| | |
|------------|----------------------------|
| Total PME: | 1.213.107 empresas |
| Micro: | 1.167.009 empresas (96,2%) |
| Pequenas: | 38.819 empresas (3,2%) |
| Médias: | 6.066 empresas (0,5%) |

Para a iniciativa EconomiaAzul serão consideradas como potenciais clientes, apenas as pequenas, médias e grandes empresas (com 10 ou mais trabalhadores), excluindo as microempresas (com menos de 10 trabalhadores), o que conduz a um total de 45.984 empresas (38.819 + 6.066 + 1.099).

Administração Pública

A Administração Pública (ver anexo A) inclui a Administração Central (Estado e serviços e instituições relacionados); a Administração Regional (Órgãos dos Governos Regionais da Madeira e Açores e serviços relacionados); e a Administração Local (Municípios, Freguesias e respetivos serviços e instituições). Para a quantificação deste público externo foi considerada a informação estatística que se apresenta de seguida:

Emprego no sector das administrações públicas por cargo/carreira/grupo¹¹⁴

(DGAEP, 2018)

Total de empregados da administração pública (todos os setores e qualificações):

671.082

Total de empregados da administração pública com nível de escolaridade superior

(excluindo as áreas da saúde, defesa, ensino, justiça e forças de segurança): 76.455

(2.359 + 1.650 + 10.356 + 62.090).

| Representantes do poder legislativo | Dirigente superior | Dirigente intermédio | Técnico Superior |
|--|---------------------------|-----------------------------|-------------------------|
| 2.359 | 1.650 | 10.356 | 62.090 |

¹¹³ Informação acedida a 18 fevereiro 2019, em <https://www.pordata.pt/Portugal/Pequenas+e+m%C3%A9dias+empresas+em+percentagem+do+total+de+empresas+total+e+por+dimens%C3%A3o-2859>

¹¹⁴ DGAEP - SIEP Síntese estatística do emprego público p.10

Emprego por cargo, carreira e grupo segundo o nível de escolaridade¹¹⁵

(DGAEP, 2017)

Total de empregados da administração pública com ensino superior (incluídos todos os setores e empregados da administração pública): 351.529

| Bacharelato | | | Licenciatura | | | Mestrado | | | Doutoramento | | |
|-------------|-------|--------|--------------|--------|---------|----------|-------|--------|--------------|------|--------|
| H | M | T | H | M | T | H | M | T | H | M | T |
| 5276 | 14798 | 20.074 | 77963 | 191955 | 269.918 | 15602 | 27074 | 42.676 | 10138 | 8723 | 18.861 |

Para a iniciativa EconomiaAzul serão consideradas como potenciais clientes, apenas os empregados da administração pública com nível de escolaridade superior, excluindo as áreas da saúde, defesa, ensino, justiça e forças de segurança, o que conduz a um total de 76.455 pessoas.

Estudantes inscritos no ensino superior

Para a quantificação deste segmento de mercado foi considerada a informação estatística que se apresenta de seguida:

Alunos inscritos no ensino superior em Portugal: 372.753 alunos

Fonte INE – dados 2017/2018¹¹⁶

Alunos matriculados no ensino superior: total e por área de educação e formação:

372.753

Fonte Pordata – dados 2018¹¹⁷

Para a iniciativa EconomiaAzul serão consideradas como potenciais clientes, todos os alunos inscritos no ensino superior, independentemente da área de estudo, o que conduz a um total de 372.753 alunos.

¹¹⁵ DGAEP - BOEP Boletim estatístico do emprego público p.18. Informação adicional acedida a 19 fevereiro 2019, em https://www.dgaep.gov.pt/upload//DEEP/BOEP18/DGAEP-DEEP_Quadros_CAP1-Administracoes_Publicas_BOEP18-2018jun_09ago.xlsx (tabela Q.1.4.13)

¹¹⁶ Informação acedida a 19 fevereiro 2019, em https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_indicadores&indOcorrCod=0009498&contexto=bd&selTab=tab2

¹¹⁷ Informação acedida a 19 fevereiro 2019, em <https://www.pordata.pt/Portugal/Alunos+matriculados+no+ensino+superior+total+e+por+%C3%A1rea+d+e+educa%C3%A7%C3%A3o+e+forma%C3%A7%C3%A3o-1026>

População ativa com nível de escolaridade = Ensino Superior completo

A população ativa inclui as pessoas empregadas e desempregadas. Para a quantificação deste público externo foi considerada a informação estatística que se apresenta de seguida:

Estatísticas do Emprego 2.º trimestre de 2018¹¹⁸ (INE, 2018)

| | COM NÍVEL DE ESCOLARIDADE SUPERIOR | | |
|------------------------|---|-----------|-----------|
| | HOMENS | MULHERES | TOTAL |
| População total | 620.700 | 1.011.400 | 1.632.100 |
| População ativa | 517.600 | 844.200 | 1.361.800 |
| População empregada | 492.800 | 803.200 | 1.296.000 |
| População desempregada | 24.800 | 41.000 | 65.800 |

Para a iniciativa EconomiaAzul considera-se que apenas a população ativa com nível de escolaridade superior é potencial cliente, pelo que se contabiliza um universo de 1.361.800 pessoas.

Estrutura da Administração Pública**Entidades que Integram o Setor Institucional das Administrações Públicas¹¹⁹**

S.13 - Administrações Públicas

S.1311 - Administração Central

S.13111 – Estado

S.13112 - Serviços e Fundos Autónomos da Administração Central

S.13113 - Instituições Sem Fim Lucrativo da Administração Central

S.1313 - Administração Regional e Local

¹¹⁸ Informação acedida a 20 fevereiro 2019, em

https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_destaques&DESTAQUESdest_boui=315406049&DESTAQUESmodo=2 e

https://www.ine.pt/ngt_server/attachfileu.jsp?look_parentBoui=338374426&att_display=n&att_download=y Quadros QP1, QP2, QP4 e QP9.

¹¹⁹ Informação acedida a 28 Dez. 2018, em

https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_cnacionais e

https://www.ine.pt/ngt_server/attachfileu.jsp?look_parentBoui=323911535&att_display=n&att_download=y

S.13131 - Administração Regional

S.131311 - Órgãos dos Governos Regionais

S.131311A - Órgãos do Governo Regional dos Açores

S.131311M - Órgãos do Governo Regional da Madeira

S.131312 - Serviços e Fundos Autónomos da Administração Regional

S.131312A - Serviços e Fundos Autónomos da Administração Regional dos Açores

S.131312M - Serviços e Fundos Autónomos da Administração Regional da Madeira

S.13132 - Administração Local

S.131322 – Municípios

S.131323 – Freguesias

S.131324 - Serviços e Fundos Autónomos da Administração Local

S.131325 - Instituições Sem Fim Lucrativo da Administração Local

S.1314 - Fundos de Segurança Social

APÊNDICE II – Testemunhos de alunos

Joana Helena Carvalho

Presidente do Conselho Diretivo – Instituto Marítimo Portuário de Cabo Verde

"Foi com grande interesse e curiosidade pelos assuntos do mar que me inscrevi na formação “Economia Azul: A Nova Economia do Mar”. Fiquei ainda mais interessada e curiosa depois da sua conclusão, devido não só à biblioteca que me foi facultada, como e especialmente, pela forma humilde, brilhante e assertiva do apresentador. Bem-haja Álvaro Sardinha, que continue a espalhar o conhecimento sobre este tema que é de todos e deve ser para todos! Muito obrigada!”

Manuel Mendes Garcia

Vogal Executivo – Instituto Marítimo Portuário de Cabo Verde

“Foi uma grande experiência aquela que vivi durante a formação em Economia Azul ministrada de forma motivante pelo formador Álvaro Sardinha. Todos os módulos foram muito úteis, desafiando-nos a irmos mais além na nossa relação com o Mar. Só tenho a agradecer esta oportunidade gratificante!”

José Carlos Lopes

Consultor de investimentos

“Gostaria de lhe agradecer novamente a formação que ministrou de forma muito profissional e especial. Foi um enorme prazer e um privilégio ter participado em tão enriquecedora formação. Os temas e a sequência dos mesmos, que foram criteriosamente selecionados por si, bem como o nível de detalhe e de riqueza dos conteúdos, e ainda, a disponibilização da fonte dos mesmos (através da partilha dos links), é uma marca indelével e impressionante da formação, que transmite um elevado sentido de rigor, de responsabilidade e de preocupação do Álvaro Sardinha na transmissão do conhecimento para os seus formandos. A partilha do conhecimento e de experiências entre formandos, através do networking proporcionado pela formação é outra das mais-valias da mesma. Aprendi muitíssimo sobre a Economia Azul num curto espaço de tempo, e o mérito seu! Muito obrigado!”

Daniel Queirós

Chefe de Divisão de Promoção Turística – Câmara Municipal de Faro

“Excelente formação sobre esta actividade económica que assume cada vez mais uma maior relevância no nosso País, e no resto do Mundo. Foi uma experiência muito interessante, rica em informação, cujos temas abordados serviram para enriquecer os meus conhecimentos pessoais e profissionais em dois sectores fundamentais do presente e futuro da economia portuguesa: o Mar e o Turismo. Agradeço a partilha de informação, a troca de ideias registada ao longo do dia, e felicito a Economia Azul e o Formador Álvaro Sardinha pela realização da iniciativa.”

António J. Couto

Consultor de Transporte Marítimo

"Agradeço desde já a excelente apresentação da “Formação Economia Azul: a nova Economia do Mar” do passado dia 14/julho. Foi para mim muito interessante a participação nesta Formação, com temas entusiasmantes e tão bem desenvolvidos, permitindo refletir sobre todas as atividades e adquirindo informações fundamentais que nunca estiveram ao alcance do meu habitual “radar” para assuntos do Mar! Recebi toda a informação/documentação da apresentação, que muito agradeço e que certamente me será útil no futuro."

Duarte Moura

Vice-Presidente de Concelhia em Matosinhos

"Foi com grande curiosidade que me inscrevi para esta formação da Economia Azul: a Nova Economia do Mar" do passado dia 14 de julho de 2018. Foi uma formação rica em informação, que me proporcionou um grande conhecimento sobre uma área tão pouco explorada em Portugal. Temos uma área marítima com recursos naturais enorme, onde existe uma riqueza imensurável. Foi uma excelente apresentação dum tema que ainda está a dar os primeiros passos para um futuro sustentável, com destaque na importância que terá na actividade económica, turística e científica."

Pedro Carvalho**Engenheiro Gestor de Projetos**

"Foi com um recente interesse pelo mar que me deparei com a oportunidade de participar da formação "Economia Azul: A Nova Economia do Mar" no passado mês de julho. Um assunto com inúmeros interesses e oportunidades, um setor que conecta os vastos continentes do planeta em economia e culturas, e que se interpreta a experiência do passado como planeamento para um futuro sustentável e azul. A formação "Economia Azul: A Nova Economia do Mar", com um rico material e interesse em instruir as pessoas para este ramo tão vasto e promissor, foi para mim uma grande oportunidade de conhecimento e networking, e após esta data me sinto muito mais motivado a ingressar nesse setor e munido com um excelente material que irá me auxiliar pelos próximos anos de pesquisas. Uma iniciativa dessa proporção com tantas boas consequências só poderia ter sido tomada por uma pessoa como o Álvaro Sardinha, que com toda sua experiência, profissionalismo e interesse em ensinar faz com que cada vez mais pessoas tenham a oportunidade de participar de proveitosos eventos como este. É com grande prazer que dou meus sinceros agradecimentos e parabéns pelo sucesso da formação Economia Azul: A Nova Economia do Mar."

Ana Sofia Santa Rita**Economista Gestora de Projetos**

"Agradeço a oportunidade de participar na Formação Economia Azul: a Nova Economia do Mar" do dia 14 de julho de 2018. Foi uma excelente apresentação, com uma riqueza de conteúdos e uma capacidade de desencadear grande participação e interação. Ficou bem claro a nível da participação que a Economia Azul, sustentável, é a Economia do Futuro e que é muito importante que se desenvolva de forma participativa. Agradeço ainda a documentação que me será muito útil. Muito apreciaria se me pudessem ser também disponibilizados novos textos que eventualmente venham a ser publicados sobre o tema."

Manuel Lemos Paixão

Engenheiro Civil

“Para além de agradecer o envio da documentação, aproveito para registar o grande significado da Formação sobre a Economia Azul que constituiu um evento a todos os títulos memorável, em que a riqueza, diversidade e clareza dos conteúdos combinou, ao mais alto nível, com uma exposição brilhante e muito apelativa, num ambiente de grande proximidade e interação. Foi sem dúvida um exercício de grande importância para todos os participantes, a demonstrar que a disponibilidade, transparência e profissionalismo combinados, tão raras na sociedade portuguesa, fazem claramente a diferença, marcam pela positiva e abrem portas para o sucesso a prazo. Temos andado há tempo demais de costas voltadas para o mar e está na altura de agarrar, com o seu exemplo e visão, esta oportunidade para transformar o mar num modo de vida desafiante, rentável e sustentável.”

APÊNDICE III – Plano de Comunicação Estratégica Digital

1. SUMÁRIO EXECUTIVO

EconomiaAzul é uma marca em processo de registo, detida e explorada comercialmente pela empresa Sardinha & Ruivo, Lda, tendo sido criada para atuar em áreas de atividade relacionadas com a Economia do Mar e a Economia Azul (definições detalhadas em apêndice). A **EconomiaAzul** desenvolve as atividades de produção de conteúdos, formação profissional, consultoria e organização/gestão de eventos. Iniciou a atividade em agosto de 2018 e acumula já experiência no mercado nacional e internacional.

“Pensar, ser, agir, Azul. Aproximar as pessoas e o Oceano.” é a sua missão da **EconomiaAzul**.

“Um Oceano produtivo e sustentável tem de ser conhecido e protegido.” é a sua visão.

Ser Azul é a **ideia central** da **EconomiaAzul** - a sua promessa e o seu propósito. **Ser Azul** significa Saber Azul e Agir Azul - conhecer, respeitar, utilizar, proteger e comunicar o Oceano. Esta ideia central está presente em todas as estratégias de comunicação, em particular nos seus conteúdos, gestão de marca e na sua mascote/personagem Máximo Azul.

Os seus **públicos-alvo externos** incluem os potenciais clientes (indústria; administração pública; estudantes inscritos no ensino superior; e a população ativa com formação superior). Inclui também entidades não clientes, nomeadamente parceiros, media; grupos ativistas/ONGs. Os seus **públicos-alvo internos** incluem os colaboradores internos/externos da organização e os potenciais investidores/acionistas (*shareholders*).

A **comunicação em meios digitais** é fundamental para a **EconomiaAzul** alcançar os seus públicos-alvo, particularmente em Portugal, em que estudos indicam que cerca de 8 dos 10,27 milhões de habitantes usam a internet. E que cerca de 6,7 milhões de pessoas utilizam ativamente as redes sociais (ver informação detalhada em apêndice).

Tem seis **objetivos gerais de comunicação externa**: (1) diferenciar a identidade da marca; (2) conquistar notoriedade (*awareness*); (3) estimular a interação (*engagement*); (4) promover a recomendação (*advocacy*); (5) construir reputação positiva; e (6) alcançar a conversão.

A comunicação interna é assumida como fundamental, mas não prioritária numa primeira fase dado o atual número de colaboradores (3 pessoas). No entanto estão definidos os objetivos e a **estratégia de comunicação interna**, que se apresentam em apêndice.

Tem atualmente **presença online** em www.economiaazul.pt e em várias redes sociais, incluindo Facebook, Instagram, LinkedIn e Youtube, estando a respetiva operacionalização de objetivos

caracterizada e definidas as ações a desenvolver. Terá, em breve, uma plataforma intranet com marca própria, acessível em www.eusouazul.pt (domínio já registado).

Todas as **plataformas são monitorizadas**, sendo realizada avaliação de desempenho em função dos objetivos estabelecidos.

2. ECONOMIAAZUL

2.1 GESTÃO DE MARCA (BRANDING)

MARCA ECONOMIAAZUL - IDEIA CENTRAL

Ser Azul é a ideia central da **EconomiaAzul**. **Ser Azul** significa Saber Azul e Agir Azul - conhecer, respeitar, utilizar, proteger e comunicar o Oceano, a todas as pessoas.

QUADRANTES DA MARCA

Produtos e Serviços

Serviços e plataformas alinhados com a ideia central **Ser Azul**, sendo baseados em pessoas, conhecimento e Oceano saudável. Inovadores e baseados na partilha de conteúdos de qualidade, inseridos no contexto da marca. Todos possuem a assinatura **#EuSouAzul**.

Ambientes

A **EconomiaAzul** apresenta-se, simultaneamente, em espaços offline e em ambientes online. Offline, a ideia central **Ser Azul** expressa-se pela cor do vestuário, pelos símbolos visuais. Online, utiliza um guia de estilo pré-definido, incluindo cores, layouts gráficos, fotografia, etc.

Comunicação

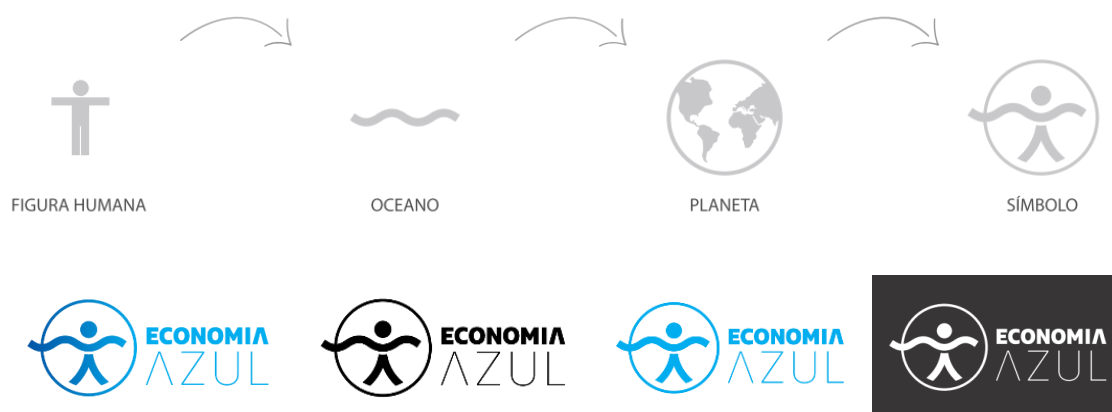
A **EconomiaAzul** comunica em canais offline e online. Os pontos de contacto incluem os pontos de venda e de formação, os eventos, as plataformas incluindo redes sociais, o merchandising, a publicidade, etc. O tom de voz tem uma personalidade amigável, inspiradora e profissional, com um discurso de reconhecido valor e suporte científico.

Comportamentos

A **EconomiaAzul** é ética. Sabe adaptar-se e agir de acordo com as circunstâncias, conhecendo o seu lugar e o lugar dos outros. A interação com os seus públicos-alvo assenta na autenticidade e na transparência, na proximidade e na empatia. A **EconomiaAzul** é inovadora, desafiante de forma construtiva e disruptiva, promovendo a reflexão e o debate.

LOGOTIPO ECONOMIAAZUL

A marca **EconomiaAzul** foi concebida seguindo a ideia central, a visão, missão, valores.



3. DIAGNÓSTICO

DIAGNÓSTICO MACROAMBIENTAL

Envolvente externa > oportunidades - O potencial de crescimento da Economia do Mar é elevado, perspetivando-se a duplicação do seu valor até 2030. Atualmente, apenas 5% do leito do Oceano está mapeado. A indústria procura recursos humanos qualificados, aumentando a empregabilidade do setor. A literacia do Oceano tem progressivo destaque. O Oceano vai ser uma força económica este século.

Envolvente externa > ameaças - É hoje reconhecida a fragilidade dos ecossistemas e da saúde marinha. Se não for travada a degradação do Oceano, poderá ser atingido um nível de constrangimentos que afetarão o crescimento das atividades económicas neste meio. A nível nacional a falta de “drive” é uma ameaça ao presente projeto. Permanecem evidentes as barreiras entre a academia e o mercado empresarial.

Tendências - O Objetivo de Desenvolvimento Sustentável (ODS) 14 da Organização das Nações Unidas (ONU), foca-se na proteção da vida marinha. As metas definidas exigem forte desenvolvimento nas áreas relacionadas com a proteção do Oceano. São também divulgados vários “trends” relacionados com a economia do mar, expressando que o potencial de crescimento de longo prazo é elevado. verifica-se a necessidade de estabelecer uma nova cultura na formação e ensino, nas áreas marinha e marítima. Este tema é reconhecido na UE.

DIAGNÓSTICO MICROAMBIENTAL

Envolvente interna – Forças e Fraquezas apresentadas na seguinte análise SWOTE:

| FORÇAS | FRAQUEZAS |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • Diferenciação e inovação da ideia/modelo • Capacidade/autonomia em comunicação digital • Existência de estratégia de comunicação • Proposta de valor adequada ao digital • Agilidade/mobilidade da equipa • Flexibilidade e capacidade de adaptação • Resposta em tempo útil • Modelo colaborativo aberto a parcerias | <ul style="list-style-type: none"> • Equipa reduzida numa fase inicial • Reduzido número de parcerias estabelecidas • Notoriedade limitada |
| OPORTUNIDADES | AMEAÇAS |
| <ul style="list-style-type: none"> • Mercado com elevada maturidade no acesso à internet e utilização de redes sociais • Portugal é soberano ou exerce jurisdição num vasto espaço marítimo • Potencial de crescimento da economia do mar • Necessidade de recursos humanos qualificados – captação e formação • Empregabilidade elevada na economia do mar – promoção de carreiras • Carência de literacia do Oceano – necessidade de novos programas de ensino | <ul style="list-style-type: none"> • Fragilidade dos ecossistemas e da saúde marinha – elevada degradação do Oceano • Falta de dinamismo nas instituições ligadas ao setor marítimo • Falta de “drive” político e na administração pública • Barreiras academia/empresas • Sistema de ensino lento num mercado ágil e em forte mudança • Dependência de subsídios |

4. PÚBLICOS-ALVO

Os públicos-alvo incluem os potenciais clientes; os futuros parceiros; os media; os grupos ativistas/ONGs, e os colaboradores internos e externos. Quantificação detalhada em apêndice.

PÚBLICOS-ALVO EXTERNOS**Públicos-alvo externos nacionais e internacionais (Potenciais clientes)**

- (a) Indústria - Empresas privadas, organizações, empresários, gestores. Total 45.984 empresas.
- (b) Administração Pública - Organismos do governo central, regional e local. Total 76.455 pessoas.
- (c) Estudantes inscritos no ensino superior, em todas as áreas de ensino. Total 372.753 alunos.
- (d) População ativa com bacharelato, licenciatura, ou grau superior. Total 1.361.800 pessoas.

Públicos-alvo externos (Não Clientes)

- (a) Parceiros - Instituições de ensino superior, associações profissionais, ordens, etc.
- (b) Media - Jornais, revistas e plataformas de comunicação de notícias online; blogs; televisão.
- (c) Grupos ativistas/ONGs - Organizações ligadas à proteção ambiental do planeta e do Oceano.

PÚBLICOS-ALVO INTERNOS

Colaboradores internos e externos, e potenciais investidores/acionistas (*shareholders*).

5. ESTRATÉGIA E OBJETIVOS DA COMUNICAÇÃO

A estratégia e objetivos de comunicação que se apresentam focam-se nos públicos-alvo externos.

A comunicação interna é assumida como fundamental, mas não prioritária numa primeira fase.

5.1 OBJETIVOS DE COMUNICAÇÃO EXTERNA

A [EconomiaAzul](#) tem seis objetivos gerais de comunicação externa:

- (1) Diferenciar a identidade da marca, promovendo um posicionamento único;
- (2) Conquistar notoriedade (*awareness*) para a marca, chamar a atenção, ser conhecida, ter destaque, ser reconhecida como importante, despertar o interesse de saber mais;
- (3) Estimular a interação (*engagement*), promovendo o diálogo e cultivando relações;
- (4) Promover a recomendação (*advocacy*), através da criação de conteúdos úteis, estimulando adesão e compromisso com a marca, e a partilha de conteúdos;
- (5) Construir reputação positiva, autoridade e influência, através da criação e partilha de conteúdos exclusivos e de qualidade, e da recolha de testemunhos escritos e partilháveis;
- (6) Alcançar a conversão, através do pedido de informação detalhada de ações de formação ou eventos, e pela subscrição de newsletter e informação regular.

| OBJETIVOS | PONDERAÇÃO / IMPORTÂNCIA / PRIORIDADE (total 100%) |
|--------------|--|
| IDENTIDADE | 10% |
| NOTORIEDADE | 30% |
| INTERAÇÃO | 10% |
| RECOMENDAÇÃO | 10% |
| REPUTAÇÃO | 10% |
| CONVERSÃO | 30% |

Alinhamento de objetivos de comunicação aos objetivos organizacionais

| OBJETIVOS ORGANIZACIONAIS | OBJETIVOS DE COMUNICAÇÃO |
|---|------------------------------------|
| Incrementar a perceção e consideração da marca EconomiaAzul pelos públicos-alvo definidos Transformar públicos-alvo e clientes em embaixadores da marca (<i>advocates</i>) Alcançar faturação de 100.000 euros em 2019; crescer 10% em cada ano seguinte | Identidade; Notoriedade; Interação |
| | Recomendação; Reputação positiva |
| | Conversão |

5.2 ESTRATÉGIA DE COMUNICAÇÃO EXTERNA

A comunicação em meios digitais é fundamental para a [EconomiaAzul](#) alcançar os seus públicos-alvo, particularmente em Portugal, comprovada por estudos apresentados em apêndice.

ESTRATÉGIA DE PRESENÇA - PLATAFORMAS

Plataformas Base - website www.economiaazul.pt; email marketing; newsletter. Objetivo: criar fundações sólidas, comunicar regularmente para uma comunidade construída, para alcançar uma presença digital sem ausências ou espaços vazios, ocupáveis por outras marcas ou discursos.

Plataformas / Redes Sociais - Facebook, Instagram, Linkedin, Youtube. Objetivo: a comunicação em redes sociais é fundamental porque é lá que estão os públicos-alvo identificados.

Plataformas / Pontos de ligação - Comunicação em pontos de ligação online (REZ, 2018: p.341), incluindo blogues; canais de influenciadores; canais de vídeo; grupos de discussão; e entrevistas.

ESTRATÉGIA DE CONTEÚDOS – LINHA EDITORIAL

A [EconomiaAzul](#) tem uma estratégia de *Inbound Marketing*, estruturada de acordo com a segmentação atrair, converter, fechar, envolver (estratégia detalhada apresentada em apêndice). A estratégia de conteúdos é informativa, promocional e mobilizadora, com linha editorial diferenciada em função de plataformas e de públicos-alvo. Produção e partilha de conteúdos originais, úteis, autênticos, diferenciadores, relacionados com o Oceano, de valor reconhecido pelos públicos-alvo, evitando a colagem. Tom de voz com personalidade amigável, inspiradora e profissional. Privilegiar a comunicação com base visual (vídeo, fotos, infográficos, etc.) e recorrendo a princípios de *storytelling*.

ESTRATÉGIA DE DISTRIBUIÇÃO

Estratégia de distribuição personalizada e dirigida aos públicos-alvo.

Frequência - A partilha será contínua e regular. A frequência de publicação varia entre plataformas de acordo com cronograma previamente definido. Importante validar fontes de informação e veracidade de conteúdos, antes de publicar os mesmos.

Pontos de contacto - Canais offline e online. Nos pontos de contacto offline destacam-se a formação, os eventos, o merchandising, o serviço ao cliente, etc. Entre os pontos de contacto online, serão privilegiadas as plataformas, incluindo as redes sociais e os pontos de ligação.

GESTÃO DE REPUTAÇÃO ONLINE

Avaliação da reputação online - Realizada avaliação da reputação online através de pesquisa.

Monitorização da reputação online - Estabelecido um plano de monitorização online, para manter e ajudar a construir uma reputação positiva. A monitorização é estabelecida com três objetivos: prevenção, observar o mercado, e criar *engagement*: responder, interagir, comentar.

Política interna de medias sociais - Estabelecida uma política interna de medias sociais (apresentada em apêndice), que estabelece as regras e linhas de conduta para a presença dos seus colaboradores nos medias sociais.

GESTÃO DE COMUNICAÇÃO EM CRISE

Matriz de Risco - A [EconomiaAzul](#) identificou uma lista de vulnerabilidades, de origem interna ou externa. A partir desta foi elaborada uma Matriz de Risco (apresentada em apêndice).

Plano de Gestão de Crises - O plano inclui o mapeamento de *stakeholders* e a estruturação do processo de gestão de crises.

Plano de Comunicação em Crise - O plano de comunicação em crise (apresentado em apêndice) inclui três partes: mapa de *stakeholders*; matriz de prioridades de comunicação; gestão de comunicação externa. A [EconomiaAzul](#) dispõe de uma plataforma pública de comunicação de crises normalmente oculta e ativada apenas em crises.

PROTEÇÃO DE DADOS

A [EconomiaAzul](#) respeita o Regulamento Geral de Proteção de Dados (RGPD), de acordo com o Regulamento EU 2016/679 respeitando a privacidade e os dados pessoais. A sua política de privacidade encontra-se publicada em www.economiazul.pt.

DIREITO DE AUTOR

A [EconomiaAzul](#) respeita o Direito de Autor em conformidade com o Código do Direito de Autor e dos Direitos Conexos (Decreto-Lei 63/1985 consolidado). Para tal aplica uma metodologia antes de utilizar ou partilhar criações externas (textos, imagens, vídeos, etc.):

- Estamos perante uma obra? (sim/não) nota: obras são criações intelectuais do domínio literário, científico e artístico, por qualquer modo exteriorizadas; - A obra tem direito de autor? (sim/não);
- Quem é o titular do direito de autor?; - O titular autoriza a utilização da obra? (sim/não).

6. PLATAFORMAS

PLATAFORMAS - BASE

Website www.economiaazul.pt

Principais objetivos: Promover Identidade; Notoriedade; Reputação; Conversão. Mãe de todas as plataformas. Responsiva e com otimização SEO. Ferramentas de *analytics* integradas. A ideia central reforçada com apresentação da identidade, proposta de valor e conteúdos, incluindo programas e testemunhos. Conversão através de formulários de subscrição de informação, newsletter, ou pedido de informação detalhada sobre ações de formação e eventos.

Intranet www.eusouazul.pt

Principais objetivos: Comunicação interna e *people engagement* (intranet em desenvolvimento).

Email marketing

Principais objetivos: Notoriedade; Conversão. Envio de campanhas e/ou informação relevante, reforçando a ideia central da marca e estimulando a ação para conversão.

Newsletter

Principais objetivos: Notoriedade; Reputação; Recomendação. Envio semanal de newsletters, reforçando a ideia central da marca, construindo notoriedade e reputação.

PLATAFORMAS - REDES SOCIAIS

Por um princípio de economia e coerência, não se aposta em todas as redes sociais, mas apenas naquelas em que os públicos-alvo se encontram em maioria. Estudo detalhado em apêndice.

Redes Social Facebook

Principais objetivos: Notoriedade; Interação; Recomendação; Reputação; Conversão (anúncios).

Presença com [perfil pessoal](#), reforçando a ideia central da marca pela afirmação [#EuSouAzul](#);
 Presença com [página](#), promovendo exposição e notoriedade; Presença com [grupo](#), com escuta ativa, estimulando a participação dos públicos-alvo.

Rede Social Instagram

Principais objetivos: Notoriedade; Interação; Recomendação; Reputação; Conversão (anúncios).

Presença com [perfil pessoal](#), reforçando a ideia central da marca pela afirmação [#EuSouAzul](#);

Presença com [perfil profissional](#), promovendo exposição e notoriedade, alcançada pela partilha de conteúdos criativos baseados em imagem e vídeos.

Rede Social LinkedIn

Principais objetivos: Notoriedade; Interação; Recomendação; Reputação; Conversão (anúncios).

Presença com [perfil pessoal](#), reforçando a ideia central da marca através da afirmação [#EuSouAzul](#); Presença com [página](#), promovendo exposição e notoriedade, alcançada pela partilha de conteúdos relevantes e adaptados ao contexto da plataforma.

Canal de vídeo Youtube





Principais objetivos: Notoriedade; Interação; Recomendação; Reputação. Presença com [canal de vídeo](#), reforçando a ideia central da marca através da publicação de vídeos criativos, nomeadamente as histórias de Máximo Azul, conquistando exposição e notoriedade.

PLATAFORMAS - PONTOS DE LIGAÇÃO

Principais objetivos: Notoriedade; Reputação. Inclui blogues; canais de influenciadores, canais de vídeo; websites influentes; fóruns; entrevistas, etc.

7. OPERACIONALIZAÇÃO DE OBJETIVOS

MATRIZ DE PONDERAÇÃO DE PLATAFORMAS PARA CADA OBJETIVO (%)

| OBJETIVOS | WEBSITE | EMAIL MKT | NEWS LETTER |  |  |  |  | TOTAL |
|--------------|---------|--------------|----------------|---|--|---|---|-------|
| IDENTIDADE | 100 | | | | | | | 100 |
| NOTORIEDADE | 5 | 5 | 10 | 20 | 20 | 20 | 20 | 100 |
| INTERAÇÃO | | | | 25 | 25 | 25 | 25 | 100 |
| RECOMENDAÇÃO | | | | 25 | 25 | 25 | 25 | 100 |
| REPUTAÇÃO | 30 | | 20 | 10 | 10 | 10 | 20 | 100 |
| CONVERSÃO | 75 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | | 100 |

OBJETIVOS POR PLATAFORMA (a atingir até final de dezembro de 2019)Website www.economiaazul.pt

| OBJETIVOS | Acções específicas | Indicador-chave de desempenho (KPI) | Objetivo/Meta |
|-------------|--|---|---------------|
| IDENTIDADE | Página “Quem somos”, com missão, visão | (nº visualizações página Quem Somos/ nº total visitas) x 100 | KPI > 10% |
| NOTORIEDADE | Adicionar notícias e conteúdos todas as semanas; SEO | Nº de visitantes únicos por dia | KPI > 100 |
| REPUTAÇÃO | Atualizar página “Testemunhos” todos os meses | (nº visualizações página Testemunhos/ nº total visitas) x 100 | KPI > 10% |
| CONVERSÃO | Pop-ups e formulários apelativos para subscrição/pedidos | (nº pedidos informação e subscrições/ nº total visitas) x 100 | KPI > 5% |

Email marketing

| OBJETIVOS | Acções específicas | Indicador-chave de desempenho (KPI) | Objetivo/Meta |
|-------------|--|---|---------------|
| NOTORIEDADE | Enviar email promocional uma vez por mês | (nº de emails abertos/ nº total de emails enviados) x 100 | KPI > 20% |
| CONVERSÃO | Incluir <i>link</i> no email para website/ <i>landingP</i> | (nº de cliques em ligações/ nº total de emails abertos) x 100 | KPI > 5% |

Newsletter enviada por email

| OBJETIVOS | Acções específicas | Indicador-chave de desempenho (KPI) | Objetivo/Meta |
|-------------|--|---|---------------|
| NOTORIEDADE | Publicar notícias exclusivas e úteis | (nº de emails abertos/ nº total de emails enviados) x 100 | KPI > 25% |
| REPUTAÇÃO | Enviar newsletter 1 vez por semana | (nº de cliques em ligações/ nº total de emails abertos) x 100 | KPI > 25% |
| CONVERSÃO | Incluir notícias promocionais com <i>link</i> para <i>landingP</i> | (nº de cliques em ligações promocionais / nº de emails abertos) x 100 | KPI > 2% |

Rede Social Facebook

| OBJETIVOS | Acções específicas | Indicador-chave de desempenho (KPI) | Objetivo/Meta |
|-------------------------------|---|---|------------------|
| NOTORIEDADE | Publicar conteúdos originais | nº de pessoas alcançadas, por publicação | KPI > 300 |
| INTERAÇÃO | Publicar conteúdos criativos/vídeo | nº de interações por publicação (reações, comentários, partilhas, cliques) | KPI > 30 |
| RECOMENDAÇÃO | Publicar conteúdos relevantes e úteis | nº de reações e de partilhas, por publicação | KPI > 15 |
| REPUTAÇÃO | Publicar casos de sucesso, eventos, prémios, etc. | nº total de amigos, gostos de página, membros de grupos | 10.000 |
| CONVERSÃO (anúncios pagos) | Qualidade do anúncio e segmentação | CPC <i>Cost Per Click</i> (Investimento em euros/ nº de cliques no anúncio) | KPI < 0,06 euros |

Rede Social Instagram

| OBJETIVOS | Ações específicas | Indicador-chave de desempenho (KPI) | Objetivo/Meta |
|----------------------|---------------------------------------|---|------------------|
| NOTORIEDADE | Qualidade do design e mensagem | nº de visualizações, por publicação | KPI > 200 |
| INTERAÇÃO | Publicar conteúdos criativos/vídeo | nº de interações por publicação (reações, comentários, partilhas, guardar) | KPI > 30 |
| RECOMENDAÇÃO | Publicar conteúdos relevantes e úteis | nº de partilhas, por publicação | KPI > 5 |
| REPUTAÇÃO | Consistência e utilidade conteúdos | nº de seguidores | 3.000 |
| CONVERSÃO (anúncios) | Qualidade do anúncio e segmentação | CPC <i>Cost Per Click</i> (Investimento em euros/ nº de cliques no anúncio) | KPI < 0,06 euros |

Rede Social LinkedIn

| OBJETIVOS | Ações específicas | Indicador-chave de desempenho (KPI) | Objetivo/Meta |
|----------------------|---------------------------------------|---|-----------------|
| NOTORIEDADE | Qualidade do design e mensagem | nº de visualizações, por publicação | KPI > 200 |
| INTERAÇÃO | Publicar conteúdos criativos/vídeo | nº de interações por publicação (reações, comentários, partilhas) | KPI > 10 |
| RECOMENDAÇÃO | Publicar conteúdos relevantes e úteis | nº de partilhas, por publicação | KPI > 5 |
| REPUTAÇÃO | Consistência e utilidade conteúdos | nº de seguidores | 5.000 |
| CONVERSÃO (anúncios) | Qualidade do anúncio e segmentação | CPC <i>Cost Per Click</i> (Investimento em euros/ nº de cliques no anúncio) | KPI < 0,3 euros |

Rede Social Youtube

| OBJETIVOS | Ações específicas | Indicador-chave de desempenho (KPI) | Objetivo/Meta |
|--------------|--|---|---------------|
| NOTORIEDADE | Qualidade do design e mensagem | nº de visualizações, por vídeo | KPI > 100 |
| INTERAÇÃO | Publicar conteúdos originais e criativos | nº de interações por vídeo (reações, comentários) | KPI > 20 |
| RECOMENDAÇÃO | Publicar conteúdos relevantes e úteis | nº de partilhas, por vídeo | KPI > 5 |
| REPUTAÇÃO | Criatividade e qualidade dos vídeos | nº de subscritores de canal | KPI > 30 |

CALENDÁRIO DE PUBLICAÇÃO DE CONTEÚDOS EM REDES SOCIAIS

| REDES SOCIAIS / CALENDÁRIO DE PUBLICAÇÃO | Segunda | Terça | Quarta | Quinta | Sexta | Sábado | Domingo |
|--|---------|-------|--------|--------|-------|--------|---------|
| REDES SOCIAIS | | | | | | | |
| Facebook – perfil pessoal | | • | | • | | • | |
| Facebook – página | • | | • | | • | | |
| Facebook – grupo | | • | | • | | | • |
| Facebook – Anúncios pagos | • | • | • | • | • | • | • |
| Instagram – perfil pessoal | | • | | • | | • | |
| Instagram – perfil profissional | • | | • | | • | | |
| Instagram – Anúncios pagos | • | • | • | • | • | • | • |
| Linkedin – perfil pessoal | • | | • | | • | | |
| Linkedin – página | | • | | • | | • | |
| Linkedin – Anúncios pagos | • | • | • | • | • | • | • |
| Youtube – canal vídeo | | | • | | | | |

PREVENÇÃO DE CRISE - MONITORIZAÇÃO DA REPUTAÇÃO ONLINE


A monitorização online (incluindo a análise de conteúdos, concorrência, tendências, etc.) é uma tarefa permanente, sem dias de folga. Pode ser manual ou automatizada em maior ou menor grau, recorrendo a várias plataformas.

ORÇAMENTO DE COMUNICAÇÃO (EUROS)

CENTRO DE CUSTO

| | VALOR INICIAL | VALOR MENSAL | VALOR ANUAL |
|--|---------------|--------------|---------------|
| PÓS-GRADUAÇÃO ISCSP | 4.000 | | |
| MANUAL DE MARCA | 1.000 | | |
| WEBSITE | | | |
| Construção | 2.000 | | |
| Alojamento Squarespace | | 20 | 240 |
| Agile CRM (CRM, Newsletter, Email Mkt) | | 100 | 1.200 |
| REDES SOCIAIS | | | |
| Anúncios Facebook | | 300 | 3.600 |
| Anúncios Instagram | | 300 | 3.600 |
| Anúncios LinkedIn | | 300 | 3.600 |
| RECURSOS HUMANOS | | | |
| Internos | | 1.500 | 21.000 |
| Externos | | 1.000 | 12.000 |
| TOTAL | 7.000 | 3.520 | 45.240 |

9. EXEMPLIFICAÇÃO DE CONTEÚDOS



INÍCIO QUEM SOMOS PROGRAMA TESTEMUNHOS BOISAS SABER MAIS SUBSCREVER

PENSAR, SER, AGIR, AZUL. APROXIMAR AS PESSOAS E O OCEANO.


WEBSITE

ECONOMIA AZUL: A NOVA ECONOMIA DO MAR

O CONHECIMENTO É O MOTOR DA INOVAÇÃO E DO DESENVOLVIMENTO






Prepare-se para o século Azul - Participe na Formação ECONOMIA AZUL: a nova Economia do Mar

[Ver Online](#)

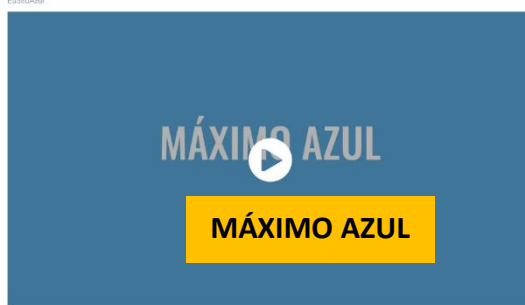


YOUTUBE

NEWSLETTER

Maximo Azul



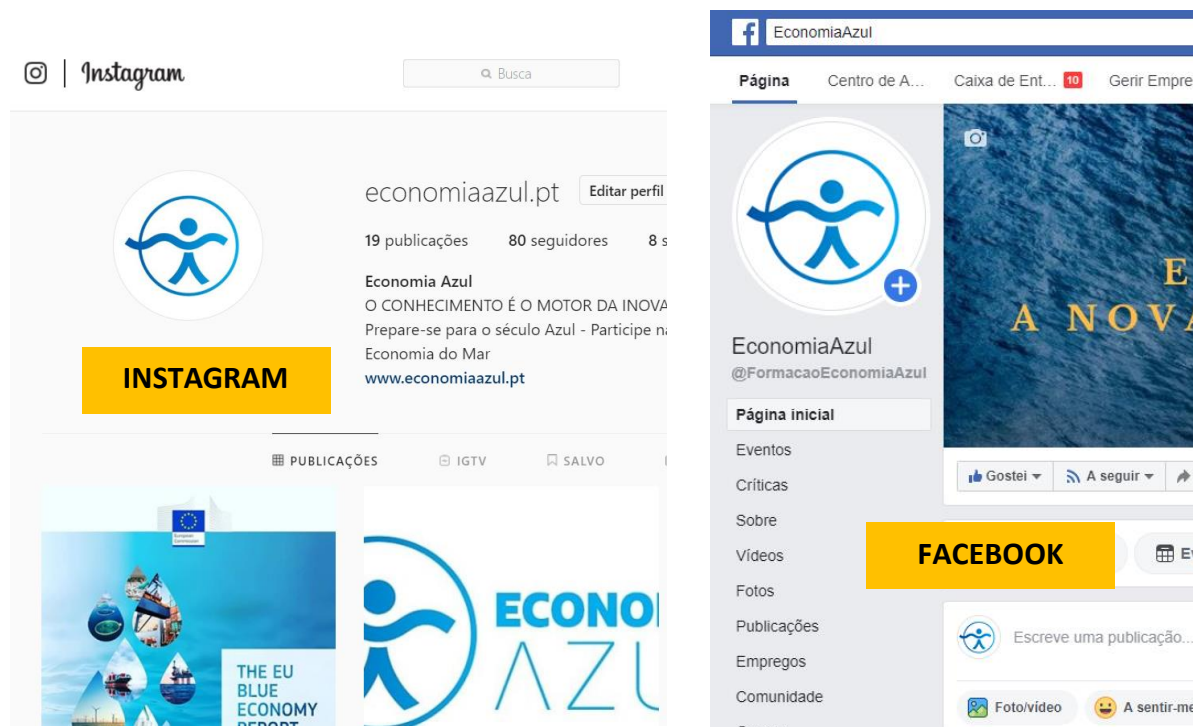
MÁXIMO AZUL

Alvaro Sardinha

Muito Boa Tarde Álvaro Máximo Sardinha,

A EconomiaAzul tem novo logotipo!

O conjunto está inserido num círculo alusivo à forma do planeta e à abrangência global da marca. A onda, que representa simultaneamente os braços do homem, quase cruza por completo este círculo numa alusão ao oceano.



10. AVALIAÇÃO DE AÇÕES

Para a monitorização e avaliação de desempenho da comunicação digital da EconomiaAzul, serão utilizadas as seguintes ferramentas:

Google Analytics e analytics das plataformas

Através das ferramentas de analytics é possível monitorizar e analisar o tráfego em sites e plataformas, incluindo meios e origens, comportamentos, localizações, públicos, conversões, etc.

Facebook analytics e píxel do Facebook

O píxel do Facebook é uma ferramenta de análise que permite medir a eficácia dos anúncios nesta plataforma, compreendendo melhor o seu impacto através da medição do que aconteceu como resultado direto (ações que as pessoas executam no site), e permitindo a construção de públicos personalizados para ações de *remarketing*.

Parâmetros UTM - Google Analytics Campaign URL Builder

Para ter uma visão de como o tráfego flui para o website www.economiaazul.pt a partir de redes sociais, newsletters, etc., serão utilizados “parâmetros UTM” nos links partilhados.

Inquéritos

Realização de inquéritos aos públicos-alvo relevantes (através de listas de subscritores, clientes, seguidores em redes sociais, outros), procurando avaliar o trabalho desenvolvido e determinar possíveis ações futuras.

ANEXOS

ANEXO I – Classificação de atividades na economia do mar

Classificação de atividades na economia do mar (ECORYS, 2012, p. 13-17)

1. Maritime trade and transport

Deepsea shipping

Shortsea shipping (incl. RoRo)

Passenger ferry services

Inland waterway transport

2. Food, nutrition, and health

Catching fish for human consumption

Marine aquatic products

Blue biotechnology

Agriculture on saline soils

Catching fish for animal feeding

3. Energy and raw materials

Offshore oil and gas

Offshore wind

Ocean renewable energy (wave,tidal, OTEC, thermal, biofuels,etc.)

Carbon capture and storage

Aggregates mining (sand, gravel,etc.)

Marine minerals mining

Securing fresh water supply (desalination)

4. Living, working and leisure in coastal regions and at sea

Working

Coastline tourism

Yachting and marinas

Cruise tourism

Living

5. Coastal protection and nature development

Protection against flooding and erosion

Preventing salt water intrusion

Protection of habitats

6. Maritime security

Traceability and security of goods supply chains

Prevent and protect against illegal movement of people and goods

Environmental monitoring

Classificação de atividades na economia do oceano (Park, 2014, p. 21)

1. Fisheries - The economic activity related to the production, processing and distribution of seafood.

- 1) Fishing;
- 2) Aquaculture;
- 3) Seafood processing;
- 4) Seafood distribution and wholesale.

2. Marine mining - The economic activity related to the production, extraction and processing of non-living resources in seabed or seawater. But it doesn't include offshore oil& gas.

- 1) Marine aggregates (limestone, sand, gravel);
- 2) Seabed Resources;
- 3) Salt;
- 4) Seawater dissolved minerals extraction.

3. Offshore oil & gas - The economic activity related to the exploration and production of offshore oil and gas, includes operating and maintaining equipment related to this activity. It doesn't include building offshore platforms, equipment, and OSVs.

- 1) Oil and gas E&P;
- 2) Offshore supply services.

4. Shipping and Port - The economic activity related to the transportation of freight and passengers through the ocean and river, and related to operation and management of port.

- 1) Passenger transportation;
- 2) Freight transportation;
- 3) Shipping business services;
- 4) Port development;
- 5) Port O&M (storage, load and unload, trucking, etc.).

5. Marine leisure & tourism - The economic activity related to the marine and coastal leisure and tourism, which includes eating & drinking places, hotels & lodging places, marinas, marine sporting goods retailers, zoos, aquarium, recreational vehicle parks & campgrounds and so on.

- 1) Eating & drinking places;
- 2) Hotels & lodging places;
- 3) Marinas, marine sporting goods retailers, zoos, aquarium, recreational vehicle parks & campgrounds;
- 4) Marine festival, etc.

6. Marine construction - The economic activity which includes construction in the ocean and related to the sea.

- 1) Marine construction (seabed cable, pipeline);
- 2) Marine related to construction (ports, bridges, etc.).

7. Marine equipment manufacturing - The economic activity which includes manufacturing of marine equipment and materials, such as various machinery, valve, cable, sensor, ship materials and so on (no building, repair and/or conversion and supply services).

- 1) Machinery, valve, cable, sensor, ship componentes;
- 2) Research equipment;
- 3) Others.

8. Ship building & repair - The economic activity related to the building, repair and maintenance of ships, boats, offshore platforms, and OSVs.

- 1) Ship & boat building;
- 2) Ship & boat repair and Maintenance;
- 3) Offshore platform & OSV building;
- 4) Offshore platform & OSV repair and Maintenance.

9. Marine business services - The economic activity related to services to support ocean industry like finance, consulting, technical services, and so on.

- 1) Finance & Insurance, marine Consulting;
- 2) Rental;
- 3) Technical services;
- 4) Inspection;
- 5) Ocean engineering, S/W service;

6) Labor supply services;

7) Others.

10. Marine R&D and education - The economic activity which is related to research and development, education, training.

1) Research and development;

2) Education and training.

11. Marine administration - The economic activity related to defense, coast guard, security, navigation and safety, coastal & marine environmental protection by government and public or private organization.

1) Defense, coast guard, security;

2) Navigation and safety;

3) Coastal & marine environmental protection;

4) Organization (government, public organization, NGO).

12. Others - The economic activity which is not classified elsewhere. It also includes economic activity related to development of the ocean resources, which are ocean renewable energy, marine living resources, seawater and spatial, but just enter into the early commercial stage.

1) Ocean energy (tidal, wave, OTEC, offshore wind) industry;

2) Marine bio industry;

3) Seawater desalination;

4) Marine CCS;

5) Others which are not classified elsewhere.

Classificação de atividades na economia do oceano (OCDE, 2016, p. 46-48)

Established Activities

1. Capture fisheries (não inclui aquicultura)

2. Seafood processing

3. Shipping (não inclui navios de cruzeiros)

4. Ports

5. Shipbuilding and repair

6. Offshore oil and gas (shallow water)

7. Marine manufacturing and construction

8. Maritime and coastal tourism (inclui turismo em cruzeiros)
9. Marine business services
10. Marine R&D and education
11. Dredging

Emerging activities

1. Marine aquaculture
2. Deep and ultra-deep water oil and gas
3. Offshore wind energy
4. Ocean renewable energy
5. Marine and seabed mining
6. Maritime safety and surveillance
7. Marine biotechnology
8. High-tech marine products and services
9. Others

ANEXO II – Ameaças à sustentabilidade da economia do mar

(GOC Global Ocean Commission, 2014, p. 2)

Five drivers of ocean decline

1. Rising Demand for Resources
 - Minerals and energy;
 - Genetic materials;
 - Living marine resources.
2. Technological Advances
 - Deep sea access and exploitation;
 - Vessels (distance and depth);
 - Increased (over) extraction;
 - Destructive fishing and other activities.
3. Decline of Fish Stocks (both an effect and driver)
 - Overfishing;
 - Overcapacity;
 - Subsidies.
4. Climate Change, Biodiversity and Habitat Loss
 - Climate change;
 - Acidification;
 - Pollution.
5. Weak High Seas Governance
 - Patchwork/ sectoral/ incomplete governance;
 - Weak compliance and lack of enforcement;
 - New and emerging uses.

8 Drivers of recovery

1. UN Sustainable Development Goal for the Ocean – Putting a healthy living ocean at the heart of development;
2. Governing the High Seas – Promoting care and recovery;
3. No More Overfishing – Ending harmful high seas subsidies;
4. Illegal, Unreported and Unregulated Fishing – Closing seas, ports and markets;
5. Plastics – Keeping them out of the ocean;

6. Offshore Oil and Gas – Establishing binding international safety standards and liability;
7. Global Ocean Accountability Board – Monitoring progress toward a healthy ocean;
8. Creating a High Seas Regeneration Zone.

ANEXO III – Dissertação / Projeto / Estágios - Conceitos

IPCA – Instituto Politécnico do Cávado e do Ave¹²⁰

Nos termos da legislação vigente no âmbito do ensino superior, os Mestrados adotarão para o trabalho final, que conduzirá à obtenção do grau de Mestre, uma das seguintes modalidades:

Dissertação – Trata-se de um trabalho de investigação, original e inovador de natureza científica, que evidencie competências metodológicas preconizadas no âmbito do curso de mestrado. Pode ter uma natureza mais teórica ou mais empírica e será uma alternativa adequada para quem vise prosseguir estudos no 3.º ciclo (Doutoramento), ou ingresso em instituições que valorizem a aquisição de competências acrescidas de métodos e instrumentos de investigação.

Projeto – Trata-se de um trabalho de natureza primordialmente aplicada ao ramo específico do respetivo curso de mestrado, selecionado pelo/a mestrando/a, desde que seja considerado relevante pela Comissão Diretiva do Mestrado. Poderá centrar-se na análise de uma necessidade/problema, em que será valorizada a dimensão conceptual e teórico-metodológica, análise/diagnóstico de situação, formulação de resposta/intervenção e conclusões desenvolvidas a partir da análise realizada. Deve ainda promover o estudo de problemas novos e a aplicação de métodos e instrumentos de resolução.

Estágio – Entende-se por estágio de natureza profissional, o trabalho final em ambiente empresarial, visando a aplicação de conhecimentos e competências desenvolvidas para a resolução de problemas empresariais, introduzindo significativo valor acrescentado na resolução do problema existente. Durante a realização do estágio deverão ser efetuadas reuniões de acompanhamento entre as partes envolvidas. O estágio, de natureza profissional, será objeto de relatório final.

¹²⁰ *Dissertação/Projeto/ Estágio* [Em linha]. [Consult. 30 jan. 2019]. Disponível em WWW: <URL: <https://ipca.pt/ipca/servicos-ipca/servicos-academicos/estudantes/mestrados-e-pos-graduacoes/dissertacaoprojeto-estagio/>>.

Regulamento Geral dos Cursos do II Ciclo de Estudos do ISCSP-ULisboa¹²¹**Artigo 21.º****Trabalho de projeto**

- 1 - Entende-se por trabalho de projeto a conceção, o desenvolvimento e/ou a avaliação de uma aplicação original que demonstre as competências adquiridas ao longo do ciclo de estudos, mediante o desenvolvimento de diagnósticos, a apresentação de possíveis estratégias de solução e/ou a sua avaliação.
- 2 - O ponto de partida será a identificação de um problema concreto, diagnosticando uma situação, através da escolha de métodos analíticos apropriados, procedendo ao levantamento de soluções alternativas e fazendo uma escolha final justificada e fundamentada, conducente à resolução do problema.
- 3 - Sem prejuízo dos limites definidos no presente regulamento, a capacidade de análise, interpretação e síntese devem ser especialmente valorizadas.
- 4 - O júri para apreciação final do trabalho de projeto deve, sempre que possível, conter um profissional da área, um especialista de reconhecido mérito profissional.
- 5 - A dimensão máxima do trabalho de projeto é de 25.000 palavras, não contando com eventuais anexos e apêndices.
- 6 - É aceite uma variação do limite máximo de palavras de 10 % face ao estipulado no número anterior.

¹²¹ *Regulamento Geral dos Cursos do II Ciclo de Estudos do ISCSP-ULisboa* [Em linha]. [Consult. 30 jan. 2019]. Disponível em WWW: <URL: <https://dre.pt/web/guest/home/-/dre/121357355/details/maximized>>.

FEUP – Faculdade de Engenharia do Porto¹²²**Dissertação**

Trabalho individual de investigação e desenvolvimento, conducente à elaboração de uma dissertação de natureza científica sobre um tema da área de conhecimento do curso.

Pode ser um trabalho de investigação ou de desenvolvimento envolvendo meios experimentais e/ou de simulação, que promova o desenvolvimento de capacidades de iniciativa, de decisão e de pensamento criativo e crítico.

Deve promover a análise de situações novas, recolha de informação pertinente, desenvolvimento das metodologias de abordagem, recolha ou concepção dos instrumentos de resolução do problema proposto, sua resolução, exercício de síntese e conclusões, elaboração de dissertação pertinente, apresentação pública e discussão dos resultados.

Pode ser realizado em ambiente académico ou misto (académico e empresarial).

Projeto final

Trabalho individual de projecto (no sentido lato) na área de conhecimento do curso, visando a integração e aplicação de conhecimentos, competências e atitudes adquiridos ao longo do curso, à resolução de problemas complexos de engenharia.

Pode ser um trabalho de aplicação industrial ou de desenvolvimento tecnológico envolvendo meios experimentais e/ou de simulação, que promova o desenvolvimento de capacidades de iniciativa, de decisão, de trabalho individual ou em grupo e de inovação.

Deve promover a análise de situações novas, recolha de informação pertinente, selecção das metodologias de abordagem e dos instrumentos de resolução do problema proposto, sua resolução, exercício de síntese e conclusões, elaboração de relatório pertinente, apresentação pública e discussão dos resultados.

Pode ser realizado em ambiente académico, empresarial ou misto.

¹²² *Dissertação ou projeto final: normas para o seu funcionamento* [Em linha]. [Consult. 30 jan. 2019]. Disponível em WWW: <URL:

https://sigarra.up.pt/feup/pt/conteudos_service.conteudos_cont?pct_id=78460&pv_cod=21awyHjmGJp7>

Faculdade de Arquitetura¹²³**Projeto Final de Mestrado ou Dissertação ou Estágio**

A unidade curricular do final de mestrado poderá assumir uma de três possibilidades a eleger pelo aluno:

- 1) projeto final, de natureza prática (o tópico investigativo centra-se num problema que poderá ser materializável através de um produto e/ou serviço, social e culturalmente relevante, envolvendo, preferencialmente, organizações públicas ou privadas);
- 2) dissertação teórica ou teórico-prática (reflexão que espelha o processo investigativo nas suas diferentes fases, que se espera venha a contribuir para o aumento da massa crítica na área disciplinar do Design);
- 3) estágio académico de natureza profissional (relatório final, esclarecendo a problemática, o estado da arte, a metodologia utilizada e os resultados alcançados, de acordo com o Plano de Estágio previamente definido na proposta anteriormente aprovada; pressupõe a ligação entre o curso e o local de estágio, de modo a garantir que o aluno possa desenvolver um trabalho de qualidade).

¹²³ *Projeto Final de Mestrado ou Dissertação ou Estágio* [Em linha]. [Consult. 30 jan. 2019]. Disponível em WWW: <URL: <http://graduacao.fa.ulisboa.pt/index.php/pt/cursos/design/m-d-moda/mdmoda-plano-de-estudo/25-mestrado-moda/121-resumo-projeto-final-de-mestrado-ou-dissertacao-ou-estagio>>.